

PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA DE BARCELONA, 2008-2012



ÍNDEX

- 1. Marc d'elaboració del Pla**
- 2. Antecedents i fites cronològiques més rellevants**
- 3. Valoració/Balanç dels plans anteriors**
- 4. Situació actual i tendències: Diagnosi**
- 5. Escenari model: Objectius**
- 6. Propostes d'actuació**
- 7. Seguiment i avaluació: Definició d'indicadors i assignació de valors
actuals i objectiu (2012)**

1. Marc d'elaboració del Pla

El Pla de Mobilitat Urbana (d'aquí a endavant PMU) és l'instrument de planificació de la mobilitat que analitza el context actual en matèria de mobilitat i dissenya les línies estratègiques d'actuació per assolir els objectius de mobilitat per al període 2006-2012, tal com estableix la pròpia Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat: *Els PMU són els documents bàsics per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.*

Instrument de reflexió sobre el model urbà de la ciutat de Barcelona, el PMU posa en interrelació les diferents polítiques sectorials de mobilitat i cerca la compatibilització entre elles, a més de ser un exercici de prognosi i d'anticipació sobre els possibles escenaris futurs de mobilitat que poden arribar a consolidar-se.

Entre totes les polítiques sectorials de mobilitat, la seguretat viària té una rellevància especial que la fa mereixedora d'un tractament particularitzat i que dóna lloc al Pla Local de Seguretat Viària de Barcelona 2008-2012.

A partir d'aquí s'ha dibuixat un escenari tendencial per al 2012 i s'ha proposat com objectiu a assolir un model de mobilitat que gravita al voltant de quatre eixos principals.

- Mobilitat segura: Reducció de l'accidentalitat
- Mobilitat sostenible: Reducció de les conseqüències ambientals de la mobilitat
- Mobilitat equitativa: Garantir el dret a la mobilitat
- Mobilitat eficient: Reducció de la mobilitat com a necessitat, tot optimitzant els recursos

L'Ajuntament de Barcelona, va presentar el 2000-03 el seu primer Pla municipal de seguretat viària, on feia patent la seva inquietud i interès en definir les polítiques a favor de reduir l'accidentalitat i millorar la seguretat viària de la ciutat.

El 2004-2007 es va desenvolupar el segon Pla Municipal de Seguretat Viària que tenia com a objectiu la introducció dins la societat d'una nova cultura de seguretat viària urbana.

Ara, de nou l'Ajuntament té el compromís de definir les línies mestres i actuacions per fer front a l'accidentalitat viària, redactant el tercer Pla municipal de seguretat viària per al període 2008-2012.

Aquest tercer Pla serà l'instrument que proposi i defineixi les línies estratègiques i les actuacions en matèria de seguretat viària, i atès que el PMU és l'eina o instrument de planificació amb una visió integral de tots els aspectes de la mobilitat, hi quedarà integrat.

2. Antecedents i fites cronològiques més rellevants.

2.1 En l'àmbit internacional

UE: 1993

Llibre blanc sobre la política comuna dels transports, on s'integraven les polítiques de la UE per a la millora de la seguretat viària.

Atès l'elevat nombre d'accidents de trànsit a la UE (40.000 morts a la UE i més de 1,7 milions de persones ferides), la UE va iniciar una sèrie de campanyes al llarg dels anys següents.

UE: 2001

Compromís europeu de reduir en un 50% els sinistres i les víctimes mortals per accidents de trànsit, entre 2000-2010.

Llibre blanc "La política europea del transport de cara al 2010: l'hora de la veritat"

UE: 2002

Presentació del "Programa de acció europea de seguretat viària" (2003-2010).

UE: 2002

Junt amb la indústria del automòbil es presenta la iniciativa eSafety, projecte Europeu que formula recomanacions i proposa mesures a escala comunitària.

UE: 2002

Sisè Programa Europeu Marc d'Investigació (2000-2006), es proposa reforçar les activitats d'investigació en l'àmbit de la seguretat viària.

UE: 2003

Es proposa fomentar la millora de les infraestructures viàries i l'eliminació dels punts negres i desenvolupament de la carretera intel·ligent amb ajuda del projecte **Galileo** a partir de 2008.

UE: 2003

Es redacta la Carta Europea de Seguretat Viària amb l'objectiu de mobilitzar i comprometre totes els parts interessades.

UE: 2003

Proposa crear un Observatori de seguretat viària com estructura interna de la Comissió Europea.

UE: 2003

Es crea la base de dades **CARE**, que conté dades sobre accidents individuals segons els recull fet pels estats membre. Permet flexibilitat i potencials màxims respecte a l'anàlisi de la informació continguda en el sistema i obre noves possibilitats en el camp anàlisi dels accidents.

UE: 2004

Barcelona, junt amb 30 ciutats europees més, signa la carta Europea de la seguretat viària en l'annex de seguretat viària urbana, promovent l'adhesió i signatura entre els membres del Pacte per la Mobilitat. L'Ajuntament de Barcelona va adherir-se a la Carta, a la sessió plenària del 6 d'abril de 2004.

OMS: 2004

7 d'abril de 2004, **OMS** decideix que el dia mundial de la salut es dedicarà a la seguretat viària.

L'**OMS** promou un debat públic sobre la problemàtica dels accidents de trànsit i pretén aconseguir major implicació dels ens públics responsables de la seguretat viària i també dels ciutadans.

2.2. A Espanya

Dirección General de Tráfico DGT : 2004

Plan especial de seguridad vial 2004, DGT

Presenta propostes adreçades a conductors novells, conductors de ciclomotors, a qui conduís sense llicència o sense assegurança, i a tots els que presentin un índex d'alcohol en sang superior al permès.

DGT: 2004

L'Ajuntament de Barcelona, participa en les Comissions de treball :

- Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial
- Comisión Local de Seguridad Vial

DGT: 2007

Des del mes de març de 2007 , l'Ajuntament participa en el grup de treball: "Moto y seguridad vial". On també participen l'Ajuntament de Madrid i entitats i associacions vinculades a la mobilitat i seguretat viària del territori espanyol.

2.3. A Catalunya

Servei Català de Trànsit SCT : 2002-2004 Pla Català de seguretat viària

Objectiu millorar la seguretat viària de manera quantificable

Es fixen actuacions per a la reducció de morts i ferits greus en un 15% en 3 anys respecte el valor de l'any 2000, objectiu solidari amb el de la UE de reduir les víctimes en un 50% de 2000-2010.

SCT: 2004

Es forma part de la Comissió Catalana de Seguretat viària de Catalunya

Servei Català de Trànsit : Pla seguretat viària, 2005-2007

Objectiu:

Reducció de la sinistralitat viària d'un 30% de les víctimes mortals l'any 2007 respecte el valor de l'any 2000, objectiu solidari amb el de la UE de reduir les víctimes mortals en un 50% de 2000-2010.

Línies mestres del Pla:

- Lluita contra la velocitat excessiva o inadequada
- Cooperació amb els ajuntaments i les autoritats locals en matèria de seguretat viària

Servei Català de Trànsit SCT: Pla de seguretat viària : 2008-2010

Objectiu:

Reducció de la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 50% de les víctimes mortals que es van enregistrar l'any 2000

Línies mestres del Pla:

- Lluita contra la velocitat excessiva o inadequada
- Cooperació amb els ajuntaments i les autoritats locals en matèria de seguretat viària

- Combinació de criteris de tipus ambiental amb altres polítiques més característiques del camp de la seguretat viària i la mobilitat.

Servei Català de Trànsit i l' Ajuntament de Barcelona: 2007

Conveni de col·laboració entre el SCT i Ajuntament de Barcelona, El 27/4/2007 es signa un conveni de col·laboració per la posta en comú de les experiències i coneixements d'ambdues parts

Els objectius són reduir la sinistralitat viària urbana a Barcelona i a d'altres municipis de Catalunya i que el Pla municipal de seguretat viària tingui els mateixos continguts que la resta de municipis (conservant sempre les seves pròpies característiques), de manera que els resultats siguin comparables i homologables.

També es proposa crear una comissió local de seguretat viària urbana per treballar amb els municipis de Catalunya.

L'Ajuntament de Barcelona es compromet a:

- Adaptar els seus procediments per a la recollida i lliurament de la informació sol·licitada pel SCT segons el format previst en el model del Pla Local de Seguretat Viària
- Treballar de manera conjunta per la creació d'un grup de treball de seguretat viària urbana dins del marc de la Comissió Català de Trànsit i Seguretat Viària
- La Comissió o grup de treball, coordinada per l'Ajuntament de Barcelona proposarà les línies d'investigació, avaluació i actuacions per assolir la reducció de l'accidentalitat a les vies urbanes dels municipis de Catalunya i comptarà amb la participació d'altres ajuntaments i/o autoritats locals

2.4. A Barcelona

Barcelona: 1998

Es signa el Pacte per la Mobilitat amb més de 40 entitats socials, associacions ciutadanes i experts amb l'objectiu de treballar conjuntament sobre la mobilitat de la ciutat, seguint criteris de sostenibilitat. El Pacte es l'instrument de participació basat en el compromís comú entorn als 10 objectius fixats en la seva constitució.

Barcelona: 1999 Pla d'Actuació Municipal

L'Ajuntament de Barcelona preveu en el PAM 1999-2003 l'aprovació del Pla Municipal de seguretat viària 2000-03, amb l'objectiu de disminuir l'impacte dels accidents de trànsit a la ciutat.

El document es va elaborar en el si de la Comissió Municipal de Seguretat Viària, i es va plantejar amb la voluntat d'abordar la seguretat viària en la seva globalitat. La seva planificació esdevé una de les línies estratègiques de la legislatura, es vol reduir els accidents i disminuir la gravetat de les lesions.

Barcelona: 2000-2003

Pla Municipal de Seguretat viària 2000-2003, Ajuntament de Barcelona

L'Ajuntament de Barcelona, endega el pla coordinant les actuacions en el camp de la seguretat viària, els seus principals àmbits d'actuació: l'educació i la formació per a la mobilitat, la informació i la comunicació per a la prevenció, la millora de la seguretat de la via pública, l'actuació policial i l'aplicació de la normativa.

Barcelona: 2003

L'Ajuntament de Barcelona posa en servei un programa informàtic que recull totes les dades dels comunicats d'accidents on ha intervingut la Guàrdia Urbana de Barcelona. És una eina informàtica, creada per la Unitat d'Accidents de la GUB, que permet conèixer “on-line” l'evolució i informació de totes les dades disponibles sobre els accidents: el lloc, les causes, tipus de vehicles implicats, etc.

Pla Municipal de Seguretat Viària 2004-2007

Presentació del **Pla Municipal de Seguretat Viària 2004-07**. Pla pioner en l'àmbit municipal espanyol i document de referència. Analitza l'accidentalitat urbana, dóna indicadors d'avaluació i comparació i prioritza les actuacions d'educació i formació, d'informació i sensibilització ciutadana, de control i disciplina, noves infraestructures i d'atenció i auxili a les víctimes necessàries per reduir l'accidentalitat dels carrers de la ciutat.

Es presenta i s'aprova en sessió plenària del Pacte per la Mobilitat i en el Plenari del Consell municipal de l'Ajuntament de Barcelona el 6/4/04.

Es fixa els objectius prioritaris de reduir en un 45% el nombre de víctimes a la ciutat entre 2003-2010 seguint l'objectiu general de la UE. El segon objectiu estratègic és el plantejament d'un acord social per una “visió 0 accidents mortals a Barcelona”. És a dir, que no és admissible que cap ciutadà perdi la vida desplaçant-se per la ciutat.

Barcelona: 2007

Ajuntament de Barcelona: 3er Pla municipal de seguretat viària 2008-2012.

Integrat en el PMU, com a resultat de la visió integral de la mobilitat, i en el si de l'eix “mobilitat segura”.

Es proposa el lema: ***“La seguretat viària a Barcelona, una responsabilitat compartida”***

3. Valoració/Balanç dels plans anteriors

La seguretat viària a Barcelona és des de fa anys una prioritat de les polítiques municipals.

L'Ajuntament, pioner i referent en la incorporació d'objectius per a la disminució de l'impacte dels accidents de trànsit i la millora de la seguretat viària, va fer patent la seva inquietud i interès i en el Pla d'Actuació Municipal per als anys 2000-2003, ja va incloure les polítiques en aquesta matèria.

Així, l'any 2000 es presenta i s'aprova el primer Pla Municipal de Seguretat Viària per a 2000-2003. El Pla va reunir les actuacions coordinades en el camp de la seguretat viària, fixant les seves prioritats en l'educació i formació per a la mobilitat, informació i comunicació per a la prevenció, la millora de la seguretat de la via pública, l'actuació policial i l'aplicació de la normativa.

El relleu d'aquest Pla, el pren el PLMSV 2004-2007. El document s'emmarca dins de les iniciatives del Pacte per la Mobilitat i pren el lema **"La seguretat viària a Barcelona: el compromís municipal per un canvi de cultura en la seguretat viària urbana" Barcelona 2005.**

Aquest document és una declaració del compromís i responsabilitat que l'Ajuntament assumeix en relació a la millora de la seguretat viària a la ciutat. Té presents les polítiques europees en seguretat viària, inclou apartats dedicats a la prevenció del risc viari, les particulars característiques de les vies urbanes i a la pacificació del trànsit com responsabilitat compartida entre tots. El Pla fa palesa la necessitat de que les entitats locals disposin dels recursos suficients per intervenir en la resolució dels problemes que se'n deriven.

“LA SEGURETAT VIÀRIA A BARCELONA: EL COMPROMÍS MUNICIPAL PER UN CANVI DE CULTURA EN LA SEGURETAT VIÀRIA URBANA” Barcelona 2005. Segon Pla municipal de seguretat viària.

Aquest Pla presentat i aprovat pel Plenari de l'Ajuntament, es fixa l'objectiu de reduir en un 45% el nombre de víctimes per accident de trànsit a la ciutat entre el 2003 i el 2010, seguint es línies generals de la UE. A més, incorpora un segon objectiu estratègic, el d'aconseguir que al final del període 2004-2007 es pogués plantejar l'acord social per a una visió zero accidents mortals a Barcelona.

Dins de les propostes d'aquest pla, l'Ajuntament de Barcelona assumeix un nou compromís i junt amb 30 ciutats europees més, l'abril del 2004, signa a Londres: **la Carta Europea de Seguretat Viària, en el seu annex de seguretat viària urbana.**

Àmbits d'actuació del Pla municipal de seguretat viària 2004-2007

El Pla segueix les pautes fixades per la UE i inclou 6 àmbits d'actuació, adaptats però a les característiques de la ciutat.

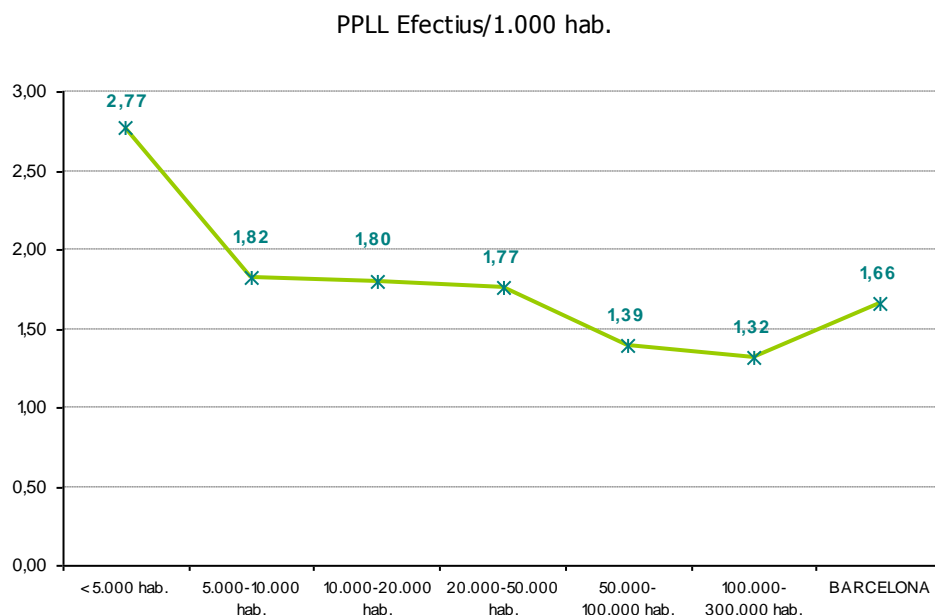
- Actuar sobre la conducta dels usuaris
- Millorar la seguretat dels vehicles
- Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
- Augmentar la seguretat en el transport professional de mercaderies i viatgers
- Millorar l'assistència a les víctimes d'accidents i els primers auxilis
- Realitzar una recollida, anàlisi i divulgació més precisa de dades sobre accidentalitat

També descriu les accions o mesures vinculades a cada àmbit, i les previsions de realització en el temps de vigència.

Els resultats finals del Pla constitueixen la base per a la descripció de l'estat actual, objecte del capítol 4.

3.1. Recursos humans

Gràfic: Efectius de policia local per 1.000 habitants. Mitjana per grups de municipis (2005)



Font: Servei Català de Trànsit

3.2. Control i prevenció

Taula: Recursos de control de trànsit 2006

	2006
Punts de control "foto-denúncia o visió artificial"	7
Càmeres fixes i mòbils	139

Font: Ajuntament de BCN

La Guàrdia Urbana ha tingut un paper de vital importància en la vigilància i el control de la mobilitat, a més de realitzar periòdicament operatius i companyes específiques adreçades a l'increment de la seguretat viària, control del consum de drogues i/o alcohol i també ha participat organitzats accions formatives o pedagògiques.

Totes aquestes accions s'emmarquen en l'interès per prioritzar l'acció sancionadora de les conductes de risc per part de la GUB amb l'objectiu de disminuir accidents urbans. Altres aspectes com ús del casc, del cinturó de seguretat, no excedir velocitat, respectar semàfors,... també han tingut un tractament prioritari. Destaquen les següents actuacions:

- S'han instal·lat 7 càmeres de control fotogràfic de respecte als semàfors.
- Instal·lació de 7 càmeres amb radars a les Rondes.
- L'Ajuntament es va presentar com acusació particular en casos de comportaments negligents en accidents amb víctimes mortals o molt greus.
- Instal·lació de radars fixes a l'entrada de vies com l'Av. Diagonal, Meridiana, Via Augusta, túnels de Vallvidrera i Ronda del Mig.
- Increment de campanyes de prevenció d'alcoholèmies en la conducció, amb resultat de 1010 detinguts.
- S'ha treballat per millorar la coordinació entre 061, 092 i 112 per organitzar de manera eficient la sala conjunta de GUB i Mossos d'Esquadra.
- S'ha dut a terme una prova pilot de detecció d'infraccions a través de la visió artificial al carrer Llúria amb la Diagonal. És pretén, després d'aquesta prova, ampliar el sistema de control de disciplina semafòrica per imatge digital.

Taula 1. Controls realitzats 2004-2006

Nombre de controls	2004	2005	2006	2007
Alcoholèmia	48.826	46.215	79.715	80.106
(positius, %)	16,6	18,9	15,4	13,20

Font: Ajuntament de Barcelona

Nombre de denúncies – conducta de risc	2004	2005	2006	2007
Excés de velocitat	259.810	349.978	291.471	256.141
No respectar semàfor vermell	51.137	58.291	47.865	43.487
Conduir parlant mòbil	28.321	28.718	24.703	224.053
No utilitzar cinturó	9.989	8.246	12.293	8.278
Circular per vorera (motos)	7.528	7.999	7.468	7.688
No utilitzar casc	5.675	5.420	5.890	4.515
TOTAL	362.460	458.652	389.690	544.162

Nombre de denúncies – aparcament	2005	2006
Zones exclusives	34.674	52.733
Zona blava/verda - manca de tiquet	277.854	384.907
Zona blava/verda – excedir de l'hora	120.401	252.974
Càrrega i descàrrega	98.522	120.760
Altres	58.091	82.430
Grues		
Vehicles retirats	119.349	109.453
Abandonaments	10.461	10.789

Els efectes de l'àrea verda, que es varen deixar notar durant el 2005, s'han relaxat lleugerament durant el 2006, de forma que la il·legalitat ha remuntat suaument a la zona del centre de la ciutat. La tendència global de la xarxa bàsica és la reducció.

3.3. Campanyes de prevenció i d'educació viària

Resum de les accions desenvolupades duran els darrers anys.

Mitjans adreçats a les escoles

Educació per a la mobilitat als entorns dels centres educatius –Camí Escolar-

En col·laboració amb l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona IMEB, els districtes, la GUB i les entitats de cada territori, s'ha dinamitzat el procés participatiu per ampliar la xarxa de centres educatius implicats en el procés de Camí escolar.

El projecte d'educació per a la mobilitat escolar té la voluntat de definir els itineraris dels infants d'anada i tornada de l'escola i fomentar la seva autonomia i coneixements pel que fa a l'educació en valors, la mobilitat i la seguretat viària. A més, i seguint el procés participatiu de creació del Camí escolar, es vol implicar, també, la comunitat escolar, la direcció i el claustres de professors, les famílies, l'AMPA i les entitats i xarxa social dels entorns del centre. L'administració es compromet a impulsar i acompanyar tot el procés de creació, facilitant l'adquisició dels recursos necessaris als referents implicats, realitzant les obres de millora necessàries per a fer més segurs els itineraris d'anada i tornada dels alumnes.

Actualment, l'IMEB, està donant un nou impuls al projecte d'educació per a la mobilitat als entorns dels centres escolars, per tal de dinamitzar, entre d'altres, les reunions i representació dels referents de camí escolars dels districtes, s'han reprès les reunions periòdiques.

L'IMEB prepara l'edició d'un nou díptic sobre els camins escolars i els districtes, inclourà la informació actualitzada de tot el que s'ha fet fins ara, en matèria de d'educació en valors per a la mobilitat i la seguretat viària.

L'objectiu final de tot aquest treball, és donar un nou impuls al projecte i ampliar la xarxa d'escoles que treballin per a l'educació per a la mobilitat als entorns dels centres escolars i dinamitzar i mantenir el treball que sobre els camins escolars s'ha fet fins ara.

Escoles que estan en ple procés participatiu de Camí Escolar

Des de 2006, hi ha un grup d'escoles implicades en tot el procés de treball: són 8 escoles a Sant Martí, 1 a Ciutat Vella i 1 a Nou Barris.

Els centres educatius, junt amb l'AMPA, les famílies i el professorat es posen d'acord i treballen en la proposta de disseny d'enquesta, participen en la descripció dels itineraris dels infants, assenyalat quin són els punts febles o insegurs i també els llocs agradables del recorregut, quin mitjà utilitzaven: a peu, en cotxe,...

Districte de Sant Martí: 8 centres del barri del Poblenou i 1 centre de Nou Barris al barri de Prosperitat, han analitzat els resultats de les enquestes i han fet el pla d'obres de millora necessàries.

EL CEIP Pere Vila de Ciutat Vella, està encara en ple procés de treball.

Cal remarcar, que a Sant Martí s'ha creat una Macrocomissió de treball on participen mares, representants de l'AMPA i professores de 14 centres del barri del Poblenou: són la representació d'11 CEIP's, 2 Escoles Bressol i un IES. Durant tot el procés, han rebut el suport i acompanyament del Districte de Sant Martí, de l'IMEB, de la GUB i de l'Àrea de Seguretat i Mobilitat. L'objectiu d'aquesta Macrocomissió es treballar per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària del barri, tenen, però, la voluntat de continuar treballant en d'altres temes, com el medi ambient.

Altres actuacions a favor de la mobilitat segura a les escoles

Es continua realitzant el manteniment dels senyals de circulació de les zones escolars, s'han instal·lat senyals lluminosos, està previst continuar tant el manteniment com la instal·lació de nous senyals sobretot a les escoles que inicien el procés d'educació per a la mobilitat o camí escolar.

Comissió de treball a Sarrià – Sant Gervasi

El districte de Sarrià- Sant Gervasi compta amb una gran concentració de centres educatius i universitaris ubicats en el districte. Preocupats per millorar la mobilitat, la seguretat ciutadana i la seguretat viària, el 2006 van crear una comissió d'àmplia representació.

L'objectiu era reflexionar i definir un pla de treball sobre la seguretat ciutadana, la seguretat viària i la mobilitat del districte. Entre d'altres, varen participar representants dels centres educatius, de tots els cossos policials, AMPAS, i també de l'Ajuntament de Barcelona, (Mobilitat i GUB). L'objectiu va ser aconseguir impulsar un projecte integral de xarxa de camins escolars i treballar per l'educació en valors i fomentar la formació en seguretat viària. Es va redactar un pla de treball, amb la previsió de continuar treballant per a la millora de la mobilitat i seguretat viària del Districte de Sarrià San Gervasi.

Educació viària

El programa escolar d'educació viària infantil de la Guàrdia Urbana de Barcelona, constitueix una important tasca de prevenció, que fa 51 anys que realitzen aquesta tasca.

Treballen amb escoles públiques, privades i concertades de primària i secundària, han participat infants i joves d'entre 3 i 18 anys.

Participació	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
Escoles	240	256	258	262
Infants	40.000	39.000	40.412	44.948

Un acció pendent, és la de la creació del Centre de recursos educatius de la mobilitat al Parc de Montjuïc, era una proposta que s'havia de fer en col·laboració amb GUB/Sector , IMEB i Pacte per la Mobilitat , el centre havia de ser el punt de referència dels programes d'educació per a la mobilitat de la ciutat i de suport a els escoles.

Programes adreçats a la gent gran

La Guàrdia Urbana també treballa programes preventius i de comunicació sobre les principals causes d'accident en aquest col·lectiu: els ajuden a identificar i prevenir conductes de risc, atropellaments, obeir la senyalització, no creuar carrers fora del pas o fer cas de les indicacions dels semàfors, cal evitar les distraccions.

Informació i comunicació per a la prevenció

En els últims anys s'ha fet campanyes i editat materials informatius per a la prevenció d'accidents a Barcelona, entre altres per a controlar l'ús de drogues i alcohol durant la conducció, l'ús del casc i cinturó i control de les conductes incíviques en matèria de trànsit. També s'ha fet campanyes específiques d'increment de la seguretat viària amb l'objectiu de reduir les conductes de risc i l'accidentalitat.



Uns exemples més concrets. L'edició d'un DVD formatiu sobre la conducció segura de la motos, se'n van distribuir més de 56.000 exemplars, una campanya de sensibilització adreçada als conductors de taxi, es va celebrar el dia europeu sense cotxes, organització anual de la setmana de Mobilitat segura i sostenible, la "Ciutat de vianants ciutat segura", l'edició dels 12 Premis Barcelona de Seguretat Viària, Memorial M. Àngels Jiménez, celebració del XIV Fòrum Barcelona seguretat viària.

També es destaca la participació activa en Jornades tècniques de l'IMEB i la Diputació de Barcelona sobre el Camí Escolar. S'han realitzant campanyes i productes de comunicació en matèria preventiva sobre: el respecte a la normativa i senyalització com els semàfors, el fet de no aparcar en doble fila el respectar els passos de vianants. A més a més s'han editat diverses publicacions relacionades amb la seguretat viària, entre altres "La guia de civisme sobre Mobilitat", "A Barcelona sense el meu cotxe" i "Moure's a peu per Barcelona", un Estudi d'accidents de trànsit en vehicles de dues rodes i "La pràctica de l'educació viària", un material d'educació viària per a infants de primària.



3.4. Millorar l'assistència a les víctimes d'accidents i els primers auxilis

S'ha continuat treballant per una millora coordinació i s'han destinat recursos a millorar de manera notable l'assistència a les víctimes de trànsit i els primers auxilis.

S'ha prioritzat la coordinació entre els serveis 061, 092 i 112, reforçant la col·laboració entre Mossos d'Esquadra, GUB i Bombers des de la Comissaria Conjunta

Es treballa molt activament, amb tots els membres del Pacte per la Mobilitat , però de manera especial es col·labora amb 2 entitats vinculades a l'assistència a les víctimes: Stop Accidents i PAT Prevenció d'Accidents de Trànsit

3.5. Disciplina viària

- Vehicle de control de la disciplina viària al carril bus, per a reconèixer l'ocupació indeguda del carril o les parades de bus
- Àrea Verda, Regulació integral de l'estacionament. Important participació en la reducció dels accidents
- GUB realitza Campanyes anuals d'increment de la seguretat viària: us del casc, cinturó de seguretat, respecte als semàfors i control d'accidents i situacions de risc.
- Condonació de sentències en temes de seguretat viària a conductors o vianants per serveis en benefici a la comunitat Execució de sentències judicials per hores de treball en benefici de la comunitat en fets relacionats amb la conducció i la seguretat del trànsit A través de GUB, es posa a disposició el recurs per executar la sentència judicial. Els serveis en benefici a la comunitat són tasques vinculades a la seguretat viària i el trànsit, l'objectiu es incidir en els conductors des de la vessant educativo-pedagògica en matèria de mobilitat i seguretat viària.

Altres actuacions

- Presentació de l'Informe jurídic de Proposta de modificació de la Ordenança de circulació de vianants i vehicles per zona urbana, aprovat el setembre de 2007.
- Presentació d'al·legacions al projecte de Real decreto del Reglamento general de conductores, sobretot en el tema de permisos i llicència per a la conducció de vehicles de dues rodes motoritzats.
- Millorar la seguretat dels vehicles: Es demana al Ministerio del Interior que s'implanti la ITV dels ciclomotors.
- Les ciutats participants en el XIV Fòrum Barcelona seguretat viària, varen suggerir a la DGT que intercedís per tal de que es duguin a terme les modificacions jurídiques necessàries que possibilitin l'adaptació de la normativa estatal a les noves realitats de la mobilitat i seguretat viària en vies urbanes.
- Campanyes anuals de civisme amb l'objectiu de fomentar els desplaçaments a peu, l'ús del transport públic.

- Exemple de tasques : Ajuda en temes d'organització a les entrades i sortides d'escoles, en actes lúdics i culturals etc. Han participat: 17 persones en un primer grup, van finalitzar 14. Actualment en procés, organitzar un segon grup 23 persones.

3.6. Millora de les infraestructures i la gestió del trànsit

- Pla progressiu de pacificació del trànsit

Elaboració del pla de pacificació de trànsit a la xarxa bàsica: disseny per remarcar el pas a Zona 30.
- Posada en funcionament de Zones 30, als zones de:

Sant Andreu

Poble Sec

Barri de Prosperitat a Nou Barris

Font de la Guatlla

Carrer del Compte Borrell
- Control de la velocitat màxima a la xarxa viària bàsica de 50Km/h i de 80 Km/h a les Rondes.
- Col·locació de radars fixes de control de velocitat a les principals vies d'accés de la ciutat: Diagonal, Via Augusta, Meridiana.
- Control d'accessos a la Rambla de Barcelona.
- Aplicació de noves tecnologies pel control de la seguretat viària . 2007-2008 : Tecnologia de control de "vídeo denúncia" instal·lar alternativament en les 30 cruïlles semaforitzades, on més accidents s'han registrat, per prevenir conductes greus de risc com saltar-se el semàfor o fer girs indeguts. La nova tecnologia, més moderna que l'actual, funciona amb visió artificial i permet dotar els equips
- GUB ha elaborat un cens d'elements de la via pública que plantegen problemes de seguretat viària
- S'ha escrit a la Diputació de Barcelona a la Generalitat i a Ministerio de Fomento per tal de que eliminin tanques i altres elements que comportin inseguretat per als conductors de vehicles de 2 rodes

3.7. Estudis i recerca

- Estudi de percepció infantil de la senyalització viària
 - Estudi -auditoria realitzat per el "Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial" de la Universidad de València, sobre l'adequació o no de la senyalització viària segons la percepció dels infants
 - Conèixer l'opinió, coneixements i conductes en matèria de trànsit i percepció del risc viari .
 - Es va fer 408 enquestes a alumnes de primer a tercer cicle de primària de 10 escoles, una de cada districte. Resultats: els infants tenen percepció de risc, les nenes són més prudents que els nens i un percentatge alt dels familiars que els acompanyaven no són un bon model de comportament en matèria de seguretat viària ja que incompleixen la normativa i els infants se n'adonen. Tots els infants enquestats, coneixen molt bé els senyals de trànsit en el paper de passatgers quan van motoritzats, però no tant quan fan de vianants.
- Augmentar la seguretat en el transport professional de mercaderies i viatgers
- Plans de mobilitat d'empresa.
- Elaboració d'una guia de bones pràctiques i recomanacions en l'ús i cívica del conductor i Usuari del taxi
- Àmbit recollida, anàlisi i divulgació acurades de les dades sobre accidents
- Seguiment de la millora i estandardització de l'anàlisi de les dades sobre accidentalitat desenvolupades pel programa informàtic de la Unitat d'Accidents de la GUB i l'Agència de Salut Pública
- Estudis epidemiològics sobre accidentalitat
- Es continua treballant en l'estudi de l'accidentalitat de les motos
- Obrim 2 noves línies de treball: anàlisi i seguiment de la implantació de la bicicleta "Bicing" i seguiment de les incidències i accidentalitat a partir de la seva implantació
- Estudi sobre l'accidentalitat de la motocicleta en dues zones de concentració d'accidents o punts de risc de Barcelona
- BIA, Barcelona Investigació d'Accidents in situ, Equip investigador de la Càtedra APPLUS de Seguretat de l'automòbil de la Universitat Politècnica de Barcelona, en coordinació amb GUB, Mobilitat, l'Agència de Salut Pública ,el Servei d'Emergències Mèdiques i l'Hospital Clínic de Barcelona com hospital de referència
- 2007, es reforça la línia d'investigació sobre emissió de contaminants i es preveu proposar la continuació del conveni marc, on s'inclouria la cessió de dades per part de la GUB com contrapartida a la realització d'estudis o explotació de dades

3.8. Mesures específiques relacionades amb la moto

A partir de que el Reglament de conductors permetés (des d'octubre 2004) conduir vehicles de 2 rodes motoritzats fins a 125cc, a tots els conductors amb permís de conduir tipus B+3 anys d'experiència, gradualment es va observar que s'incrementaven els índex d'accidentalitat on es veien implicats els conductors d'aquests vehicles, per tant es va definir una sèrie de mesures:

- Presentació del Pla Estratègic de la Moto als membres del Pacte per la Mobilitat
- Aprovació del Pla Estratègic de la Moto
- Signatura d'un conveni amb ANESDOR (Associació Nacional de Fabricantes de Vehiculos de dos ruedas)

Objectiu d'oferir formació gratuïta als conductors novells de moto amb carnet B sense experiència en la conducció de moto.

Cursos realitzats: de juny a desembre 2006, es van celebrar 17 sessions i van assistir un total de 131 participants. Cada sessió admetia un màxim de 14/15 participants, es volia treballar de manera individual amb cada motorista.

- Campanya de conscienciació “Circula amb precaució, evita accidents”: Molt fràgil” adreçada a tots els conductors de motos i als de la resta de vehicles.



Incidint en les causes de major accidentalitat de les motos i advertint sobre la major vulnerabilitat del conductor dels vehicles de dues rodes.

- Accions:

Tramesa de 10.000 cartes informatives juntament amb un DVD explicatiu, sobre recomanacions de conducció segura per a motoristes a tots els titulars de moto que donats d'alta a l'IVTM. Per informar i sensibilitzar els conductors de motocicletes de la seva vulnerabilitat.

La campanya feia incidència en l'eradicació dels comportaments de risc que esdevenen o influeixen en la majoria d'accidents en moto a la ciutat, com són els canvis de carril o girs indeguts, desobeir el semàfor en vermell, circular fent zigzagues o fer girs indeguts i maniobres brusques amb el vehicle de dues rodes.

- Dispositius i campanyes de Guàrdia Urbana

1. Actuacions per incrementar la seguretat viària i corregir les conductes de risc dels motoristes, incidint en les principals causes d'accidentalitat que afecten els vehicles de dues rodes motoritzats.

- Barcelona va endegar i liderar un grup Europeu de treball : Seminari MOTO, IMPACTS, junt amb les ciutats de Londres, Paris i Madrid

Participació en el grup de treball convocat per la DGT , “La motocicleta y la seguridad vial”. Atès l'augment de l'accidentalitat a España on es veien implicades les motos, la DGT va endegar la realització d'un pla específic amb la voluntat de reduir la sinistralitat, informar i sensibilitzar els motoristes i conductors de tots els modes de desplaçament.

3.9. Programa de millora de zones de *Concentració d'Accidents* o punts de risc

2. Objectiu, reduir l'accidentalitat en els indrets de la ciutat (cruïlles) on s'observa un alt índex d'accidentalitat (més de 10 accidents en 15mts).
3. La Unitat d'accidents de la GUB va crear un programa informàtic que conté totes les dades dels comunicats d'accidents on han intervingut.
4. Des d'aquesta base de dades es treballa per localitzar els punts de major accidentalitat i un cop detectats de manera coordinada treballen la Unitat d'accidents de la GUB, la direcció de Serveis de Mobilitat, i els EATOS de GUB dels districtes

5. Els EATOS de cada districte analitzen la informació dels punts o zones de concentració d'accidents, i fan la proposta de resolució de manera immediata, el compromís es que s'hagin efectuat les millores en un màxim de 30 dies.

Evolució zones de risc 2003-2006

Total Històric zones risc	164
Zones de risc actives	69
Zones de risc desaparegudes	95

6. S'ha optimitzat el funcionament del programa de punts de risc, creant un programa que permet, un cop detectades les zones de risc, que -on line- es pugui treballar des de les unitats territorials per facilitar la gestió i resolució de les problemàtiques detectades.

El 2007, la Guàrdia Urbana va analitzar un total de 62 zones de concentració d'accidents. Les actuacions sobre aquests punts van contribuir a reduir en un 16% els accidents registrats.

Aquesta tasca la realitza la Unitat d'Accidents i les Unitats de districte de la Guàrdia Urbana, que analitzen i treballen sobre el territori per detectar els punts que registren un nombre anual superior a 10 accidents. I proposen, juntament amb la Direcció de Mobilitat, actuacions concretes adreçades a millorar la seguretat viària d'aquests punts. Alguns exemples d'aquestes actuacions serien la renovació o el reforç de senyalització, com passos de vianants o senyals de codi de circulació; la instal·lació de tanques protectores o elements urbans que facilitin el trànsit de persones i vehicles; la modificació de les fases semafòriques, etc.

També al 2007, es va treballar en 77 nous punts, realitzant un total de 99 actuacions, distribuïdes a tots els districtes de la ciutat.

Les actuacions realitzades als diferents llocs van ser de índole diversa. Es poden agrupar de la següent manera:

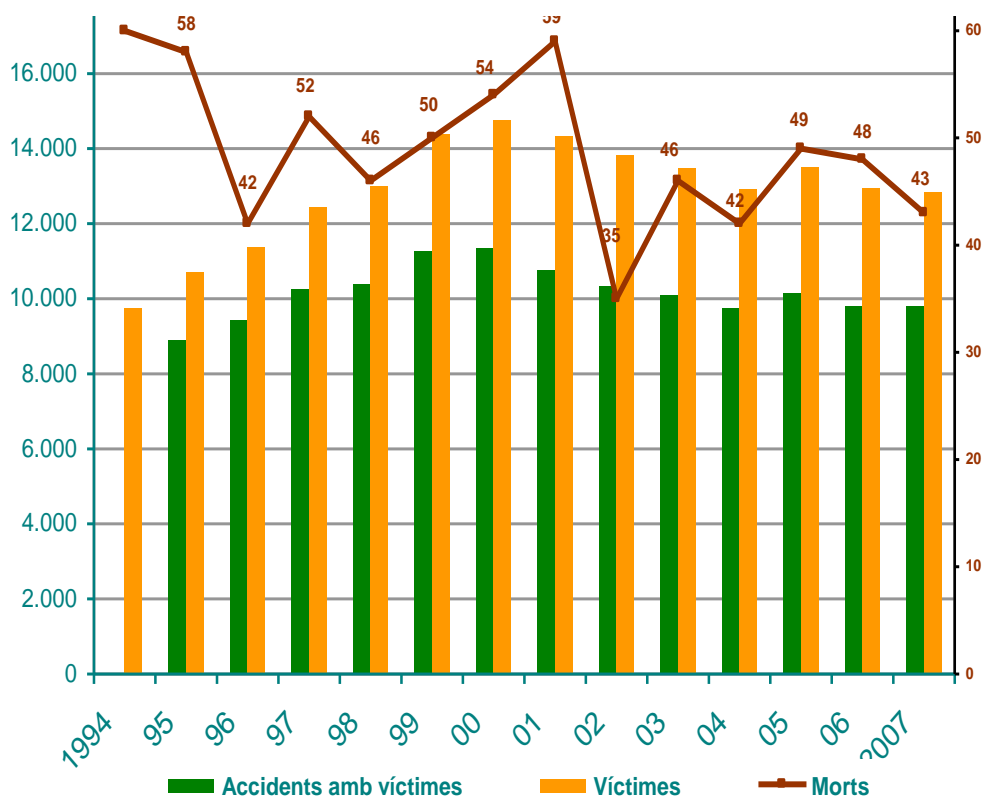
Descripció d'actuació	Nombre d'actuacions
Instal·lació d'elements de seguretat	1
Senyalització vertical de codi	30
Senyalització horitzontal (pintura)	36
Temps semàfors (modificació/programació)	6
Completar instal·lació semafòrica	26
TOTAL ACTUACIONS	99

4. Situació actual i tendències: Diagnosi

4.1. Els accidents a Barcelona

L'accidentalitat a Barcelona ha mostrat una tendència continua a la baixa des de l'any 2000, amb un lleuger repunt l'any 2005. Destaca especialment la disminució del nombre d'accidents amb morts i ferits greus.

Accidents amb víctimes i víctimes per trànsit. Barcelona, 1994-2007.



Evolució dels accidents de trànsit a Barcelona (anys 2000-2007)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Accidents*	12.916	11.981	11.432	11.137	10.695	11.196	10.875	11.041
Accidents amb víctimes	11.348	10.755	10.356	10.096	9.744	10.167	9.821	9.834
Ferits	14.816	14.383	13.765	13.470	12.906	13.489	12.887	12.824
Ferits greus	--	--	--	--	554	461	406	366
Morts	54	59	35	46	42	49	48	43

*Accidents on ha intervingut Guàrdia Urbana

Respecte a l'any 2002, a l'any 2007 es va observar una reducció 5,1% del nombre d'accidents amb víctimes, i una reducció del 35% en el nombre d'accidents amb víctimes greus i mortals. Es va observar, també, una reducció del 15,5% del nombre d'accidents amb víctimes vianants i una reducció del 22,5% del nombre d'accidents en els que hi havia implicat algun ciclomotor. Per altra banda, destaca l'augment del 26,7% del nombre d'accidents amb víctimes en els que hi havia implicada al menys una motocicleta.

Taula 2. Accidents segons gravetat i tipus d'usuari implicat. Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07 %
	N	N	N	N	N	N	
Accidents de trànsit (AT)	11.434	11.129	10.695	11.199	10.876	11.039	-3,5
AT amb víctimes (ferits i morts)	10.312	10.093	9.733	10.128	9.791	9.787	-5,1
AT amb víctimes greus i mortals			515	434	377	334	-35,1
AT amb víctimes mortals	33	45	39	49	46	42	27,3
AT amb víctimes vianants	1765	1769	1658	1710	1545	1492	-15,5
AT amb víctimes amb implicació d'algun motocicleta	3814	3787	3996	4499	4835	4832	26,7
AT amb víctimes amb implicació d'algun ciclomotor	2494	2419	2231	2063	1913	1934	-22,5

Les dues taules següents presenten informació sobre el nombre d'accidents amb víctimes i el nombre de víctimes segons habitants, parc de vehicles o vehicles-quilòmetres recorreguts.

Taula 3. Accidents de trànsit a Barcelona, 2002-2006. Indicadors per 1.000 habitants, 1.000 vehicles i 10.000 vehicles- quilòmetres recorreguts.

	2002	2003	2004	2005	2006	Canvi 02-06
Nombre d'accidents de trànsit per 1.000 habitants	Taxa	Taxa	Taxa	Taxa	Taxa	%
AT amb víctimes	6,69	6,38	6,12	6,26	5,99	-10,5
AT amb víctimes greus i mortals			0,35	0,30	0,26	-25,7
AT amb víctimes mortals	0,024	0,028	0,025	0,030	0,028	16,7
Nombre d'accidents de trànsit per 1.000 vehicles	Raó	Raó	Raó	Raó	Raó	%
AT amb víctimes	11,10	10,84	10,33	10,49	10,01	-9,8
AT amb víctimes greus i mortals			0,59	0,50	0,43	-27,1
AT amb víctimes mortals	0,035	0,048	0,041	0,051	0,047	34,3
Nombre d'accidents de trànsit per 10.000 vehicles/ Km. Recorreguts	Raó	Raó	Raó	Raó	Raó	%
AT amb víctimes	7,57	7,39	7,17	7,56	7,34	-3,0
AT amb víctimes greus i mortals			0,41	0,36	0,31	-24,4
AT amb víctimes mortals	0,024	0,033	0,029	0,037	0,034	41,7

Taula 4. Víctimes per accident a Barcelona, 2002-2006. Indicadors per 1.000 habitants, 1.000 vehicles i 10.000 vehicles-kilometres recorreguts.

	2002	2003	2004	2005	2006	Canvi 02-06
Víctimes de trànsit per 1.000 habitants	Taxa	Taxa	Taxa	Taxa	Taxa	%
Víctimes	8,86	8,37	8,06	8,29	7,86	-11,3
Víctimes greus i mortals			0,37	0,32	0,28	-24,3
Víctimes mortals	0,024	0,030	0,029	0,032	0,032	33,3
Víctimes vianants	1,16	1,14	1,04	1,10	0,96	-17,2
Víctimes usuàries de motocicleta	1,88	1,78	1,85	2,22	2,46	30,9
Víctimes usuàries de ciclomotor	2,41	2,30	2,29	2,13	1,95	-19,1
Víctimes usuàries de turisme	3,71	3,43	3,10	2,99	2,59	-30,2
Víctimes de trànsit per 1.000 vehicles	Raó	Raó	Raó	Raó	Raó	%
Víctimes	14,85	14,46	13,7	13,98	13,23	-10,9
Víctimes greus i mortals			0,63	0,53	0,46	-27,0
Víctimes mortals	0,038	0,049	0,045	0,051	0,049	28,9
Víctimes vianants	1,95	1,97	1,79	1,84	1,61	-17,4
Víctimes usuàries de motocicleta*	20,19	19,61	19,78	22,54	23,47	16,2
Víctimes usuàries de ciclomotor*	43,31	41,42	39,94	37,36	33,72	-22,1
Víctimes usuàries de turisme*	9,45	8,99	8,12	7,83	6,85	-27,5
Víctimes de trànsit per 10.000 vehicles/ Km. recorreguts	Raó	Raó	Raó	Raó	Raó	%
Víctimes	10,14	9,86	9,51	10,07	9,7	-4,3
Víctimes greus i mortals			0,44	0,38	0,34	-22,7
Víctimes mortals	0,026	0,034	0,031	0,037	0,036	38,5
Víctimes vianants	1,33	1,34	1,24	1,33	1,18	-11,3
Víctimes usuàries de motocicleta	2,12	2,10	2,18	2,7	3,05	43,9
Víctimes usuàries de ciclomotor	2,79	2,72	2,67	2,56	2,35	-15,8
Víctimes usuàries de turisme	3,71	3,43	3,10	2,99	2,59	-30,2

(*)Taxa x1.000 motocicletes registrades, taxa x1.000 ciclomotors registrats, i taxa per 1.000 turismes registrats

El número de ferits s'ha reduït en els darrers 4 anys, mentre que en aquest mateix període el número de morts ha augmentat. Sembla que aquest augment pot estar relacionat directament amb l'augment del número de víctimes d'accident de motocicleta dels darrers 2 anys. El número de vehicles implicats en cada accident es manté estable.

4.2. Característiques dels accidents

Segons el lloc de l'accident, es produeix una disminució del 2,8% en el nombre d'accidents amb víctimes que tenen lloc en cruïlles, una reducció del 12,4% dels accidents amb víctimes les rondes, i un 18,7% a les vies de 3er nivell. Els districtes que han experimentat majors reducció en el nombre d'accidents amb víctimes han estat Gràcia i Horta-Guinardó.

Taula 5. Lloc de l'accident (accidents amb víctimes). Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07
	N	N	N	N	N	N	%
AT amb víctimes en cruïlles	5.867	5.955	5.411	5.802	5.795	5.700	-2,8
AT segons la xarxa viària							
Rondes	566	474	402	484	470	496	-12,4
Via accés	2.411	2.302	2.225	2.196	2.142	2.220	-7,9
Via de 1er nivell	1.866	1.930	1.900	2.045	1.994	1.855	-0,6
Via de 2on nivell	1.494	1.434	1.382	1.552	1.467	1.389	-7,0
Via de 3er nivell	363	335	354	318	306	295	-18,7
Xarxa local	3.612	3.618	3.469	3.534	3.412	3.532	-2,2
Districte							
Ciutat Vella	663	700	649	669	623	651	-1,8
Eixample	3.106	3.049	2.983	3.047	2.950	2.944	-5,2
Sants Montjuïc	1.013	1.051	996	1.120	1.062	1.076	6,2
Les corts	729	625	618	619	701	667	-8,5
Sarrià	969	914	905	996	956	987	1,9
Gràcia	602	546	576	540	494	526	-12,6
Horta Guinardó	784	753	714	702	721	701	-10,6
Nou Barris	620	608	574	586	498	566	-8,7
Sant Andreu	632	655	580	684	604	593	-6,2
Sant Martí	1.194	1.192	1.137	1.166	1.182	1.076	-9,9

Segons el moment de l'accident, s'observa que les majors reduccions es produeixen en el nombre d'accidents que tenen lloc durant la nit i durant el cap de setmana.

Taula 6. Moment de l'accident (accidents amb víctimes). Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07
	N	N	N	N	N	N	%
Horari diürn nocturn							
Diürn	7552	7356	7213	7543	7282	7415	-1,8
Nocturn	2760	2737	2519	2586	2509	2372	-14,1
Cap de setmana o laborable							
Cap de setmana	2525	2462	2264	2270	2194	2196	-13,0
Laborable	7787	7631	7468	7859	7597	7591	-2,5
Mes de l accident							
Gen	805	891	752	738	804	807	0,2
Febrer	839	801	800	761	804	795	-5,2
Març	783	888	836	764	957	928	18,5
Abril	833	836	761	940	801	722	-13,3
Maig	946	900	802	922	927	943	-0,3
Juny	937	871	911	958	869	857	-8,5
Juliol	924	919	909	905	797	883	-4,4
Agost	617	585	572	627	524	621	0,6
Setembre	825	835	822	848	765	763	-7,5
Octubre	964	838	858	868	853	822	-14,7
Novembre	931	877	877	907	852	877	-5,8
Desembre	908	852	832	891	838	769	-15,3

Segons la classe d'accident, la tendència en general és a la baixa, excepte en els tipus d'accident on habitualment es veu implicada una moto o un ciclomotor, com són les caigudes de vehicles de dues rodes i les col·lisions laterals. Els atropellaments han disminuït un 17,4% des de l'any 2002.

Taula 7. Classe d'accident (accidents amb víctimes). Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07 %
	N	N	N	N	N	N	
Atropellament	1703	1695	1578	1636	1464	1406	-17,4
Col·lisió frontal	186	174	134	144	109	128	-31,2
Col·lisió fronto-lateral	3372	3380	3010	3084	2977	2797	-17,1
Col·lisió lateral	1359	1417	1506	1664	1801	1827	34,4
Abast	1854	1709	1761	1783	1672	1782	-3,9
Abast múltiple	386	329	330	311	285	277	-28,2
Xoc contra obstacle fix	385	359	337	319	292	301	-21,8
Bolcada (més de dues rodes)	29	37	29	37	29	24	-17,2
Caiguda (dues rodes)	652	613	670	741	771	820	25,8
Caiguda interior vehicle	175	186	173	204	179	200	14,3
Altres	211	194	204	206	212	225	6,6

Nota: s'ha considerat només una classe d'accident.

4.3. Causes d'accident

Les dues primeres causes d'accident són la manca d'atenció i no fer cas del semàfor, tot i que registren xifres a la baixa. Tanmateix, les causes que més augmenten són el canvi de carril sense precaució i el gir de carril indegut, que tenen relació directa amb l'increment d'accidents de motos.

Taula 8. Causa conductor (accidents amb víctimes). Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07
	N	N	N	N	N	N	%
Avançament defectuós o improcedent	513	471	431	468	484	413	-19,5
Canvi de carril sense precaució	597	584	583	638	683	687	15,1
Desobeir semàfor	1169	1295	1183	1211	1103	1017	-13,0
Desobeir altres senyals	830	799	762	753	729	732	-11,8
Envair calçada contrària	92	77	70	68	62	51	-44,6
Fallada mecànica o avaria	18	31	19	26	14	19	5,6
Gir indegut o sense precaució	757	893	861	946	952	922	21,8
Manca d'atenció a la conducció	1762	1813	1678	1664	1523	1624	-7,8
Manca precaució incorporació circulació	255	279	263	296	295	267	4,7
No cedir la dreta	527	513	382	359	330	306	-41,9
No respectar distàncies	1032	896	961	921	843	969	-6,1
No respectat pas de vianants	428	463	422	448	433	438	2,3
Manca precaució efectuar marxa enrere	248	255	245	267	244	214	-13,7
Altres	1289	1100	1116	1337	1302	1383	7,3
No determinada	649	567	649	669	768	754	16,2

Taula 9. Causa vianants (accidents amb víctimes). Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07
	N	N	N	N	N	N	%
Desobeir el senyal del semàfor	254	237	241	225	217	198	-22,0
Desobeir altres senyals	3	1	2	3	3	4	33,3
Transitar a peu per la calçada	60	57	51	80	53	64	6,7
Creuar per fora pas de vianants	460	450	387	399	372	367	-20,2
Altres	177	165	127	86	101	48	-72,9
No procedeix o desconegut	9358	9183	8924	9336	9045	9106	-2,7

Taula 10. Percentatge d'accidents amb víctimes amb excés de velocitat

		Any					
		2002	2003	2004	2005	2006	2007
		% col.	% col.	% col.	% col.	% col.	% col.
Excés de velocitat	Sí	3,9%	3,1%	2,6%	1,9%	2,0%	1,8%
	No o no conegut	96,1%	96,9%	97,4%	98,1%	98,0%	98,2%

Des de l'any 2006 es fa una determinació d'alcoholèmia a tots els conductors implicats en accidents amb víctimes. Com es pot veure a la figura, l'any 2007 el percentatge d'alcoholèmies positives va ser del 6,8%, inferior al de l'any 2006 que va arribar al 8,3%.

Alcoholèmia positiva en conductors implicats en accidents amb víctimes. Barcelona 2006-2007. (%)



4.4. Caracterització de les víctimes

La taula següent recull la classificació de les víctimes segons el sexe i grup d'edat.

Taula 11. Víctimes segons sexe i edat. Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07 %
	N	N	N	N	N	N	
Sexe							
Home	7.987	8.222	7.974	8.381	8.080	7.907	-1,0
Dona	4.712	4.929	4.805	5.109	4.861	4.921	4,4
Desconegut	1.125	319	131	5	1		
Grup d'edat							
0 a 14	454	472	431	451	398	383	-15,6
15 a 17	633	622	579	586	546	555	-12,3
18 a 20	1.557	1.343	1.271	1.232	1.176	1.198	-23,1
21 a 24	2.090	1.923	1.766	1.812	1.543	1.590	-23,9
25 a 44	6.026	6.079	5.986	6.359	6.383	6.127	1,7
45 a 64	1.998	1.950	1.868	2.070	1.964	2.063	3,3
65 a 74	494	485	430	440	395	389	-21,3
> 74	430	430	449	450	400	409	-4,9
Desconegut	142	166	130	95	137	114	-19,7

4.5. Víctimes segons els vehicles implicats

Tot i el descens generalitzat d'accidents a la ciutat, el nombre de motos implicades en accidents de trànsit ha anat pujant anualment des de octubre de 2004. Aquest tipus de vehicle és el que registra l'increment més notable del total de vehicles accidentats i és, per tant, un col·lectiu que cal observar de ben aprop.

Cal tenir en compte l'augment del parc de motocicletes, que ha anat creixent des del darrer trimestre del 2004, com a conseqüència del canvi normatiu introduït l'octubre de 2004 que permet que els conductors de permís tipus B amb un mínim de tres anys d'antiguitat, puguin conduir motos de fins a 125 cc. sense cap més requisit ni formació prèvia específica.

Taula 12. Víctimes segons vehicle en el que circulaven o fossin vianants. Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07
	N	N	N	N	N	N	%
Cotxe	4640	4295	3908	3780	3310	3095	-33,3
Motocicleta	2884	2836	2954	3616	4065	4371	51,6
Ciclomotor	3795	3710	3624	3425	3138	2940	-22,5
Bicicleta	204	227	263	321	315	353	73,0
Autobús	375	454	387	471	470	434	15,7
Camió	59	87	39	66	40	58	-1,7
Altres	52	30	49	39	25	33	-36,5
Vianant	1.815	1.831	1.686	1.777	1.579	1.544	-14,9

Taula 13. Mitjans de locomoció implicats en accidents de trànsit en zones urbanes 2004-2006

Mitjans de locomoció	Barcelona		Catalunya
	Núm.	(%)	(%)
Vianants	5.042	7,49	9,6
Bicicletes	1.119	1,66	1,8
Ciclomotors	10.024	14,90	16,5
Motocicletes	11.036	16,40	13,1
Turismes	29.572	43,95	49,1
Furgonetes i camions	5.713	8,49	7,4
Altres vehicles i desconegut	4.780	7,10	2,4
Total	67.286	100,0	100,0

Font: Ajuntament de Barcelona i Anuari Estadístic d'Accidents a Catalunya. Servei Català de Trànsit (2004-2006)

L'increment d'accidents de motos sembla tenir una relació directa amb l'augment de matriculacions d'aquests vehicles i la possible inexperiència dels nous conductors.

Noves Matriculacions de motocicletes

	2003	2004	2005	2006	2007 *
Barcelona ciutat	8.279	11.122	18.064	19.925	12.722
Barcelona província	18.955	26.760	42.000	44.754	38.331

Font: IMH

*** Dades provisionals a data 30 octubre 2007**

Dins de les dades de motocicletes implicades en accidents, la xifra de les que tenen menys d'un any d'antiguitat ha seguit creixent al 2006 (+24,5%), després de duplicar-se al 2005.

Motos implicades en accidents					
Antiguitat	2003	2004 (*)	2005	2006	% d'increment 06/05
Menys d'1 any	393	478	927	1.154	24,5%
1 any	323	313	413	656	58,8%
2 anys	241	278	293	356	21,5%

(*) *El canvi de normativa va entrar en vigor el darrer trimestre de 2004*

4.6. Perfil dels accidentats

El conductor tipus en un accident de trànsit a la ciutat, té una edat entre 30 i 45 anys (37'4%), condueix un turisme (43%) i es veu implicat en una col·lisió fronto-lateral (26'15%).

Per sexe, els conductors accidentats segueixen sent majoritàriament homes (77'38%).

<i>Conductors accidentats</i>	2003	2004	2005	2006	2007
Homes	15.413	14.956	15.801	15.313	15.272
Dones	3.303	3.340	3.626	3.524	3.791

4.7. Conductors de motos implicats en accidents

El nombre de conductors de motos implicats en accidents de trànsit va pujar en 342 respecte el 2006. Segueix sent, sens dubte, el tipus de vehicle que pateix més sinistralitat, especialment les motos que es poden conduir amb el permís B i tres anys d'antiguitat. En l'anàlisi, s'ha de tenir en compte que fins 2006 ha seguit creixent el nombre de motos matriculades a Barcelona (19.925 noves matriculacions l'any 2006, enfront les 18.064 de 2005). L'increment d'accidents de motos sembla tenir per tant una relació directa amb l'augment de matriculacions d'aquests vehicles i la possible inexperiència dels nous conductors.

A l'espera de tancar la informació sobre les noves matriculacions de 2007, les dades són encara provisionals i només fins el mes d'octubre:

	2005	2006	2007	Increment 06-07,%
Conductors de motos implicats en accidents de trànsit	3.624	4.078	4.418	+8,3%
Conductors de motos implicats en accidents de trànsit amb permís classe B.	720	1.170	1.468	+25,5%
% d'accidents de motos permís classe B sobre total	19,87%	28,70%	33,23%	

La moto és un vehicle especialment adaptat per a la zona urbana, àgil i còmode, es pot aparcar més fàcilment i resulta afavorida també per les condicions climatològiques de la ciutat.

A partir d'octubre de 2004, el reglament permet que els conductors amb permís tipus B més 3 anys d'antiguitat puguin conduir motocicletes fins a 125 cc sense cap més requisit.

Aquest fet ha manifestat una incidència en el nombre de noves matriculacions de motocicletes, tant a Barcelona com a la província.

Etapes en desplaçaments en moto 2004-2006

	2004	2005	2006
Interns	232.770	247.550	294.912
Connexió	56.373	57.670	63.889
Total	289.143	305.220	358.801

Font: Ajuntament de Barcelona

Al 2006 els desplaçaments en moto han crescut al voltant del 17,55% respecte de l'any anterior, i destaca el creixement dels desplaçaments interns d'un 19,13%.

Davant de l'increment d'accidents on es veuen implicades les motocicletes, l'Ajuntament ha fet un seguiment i control de la sinistralitat d'aquests vehicles i ha previst una sèrie de mesures per intentar pal·liar la sinistralitat.

En aquest marc, es va establir un conveni de col·laboració amb ANESDOR (Asociación Nacional Española de Fabricantes de Vehículos de dos ruedas motorizados) on es definia el compromís d'ambdues parts per oferir la realització de cursos voluntaris i gratuïts sobre la conducció segura de la moto adreçats especialment als conductors novells i es va llençar una àmplia campanya de comunicació que tenia l'objectiu de sensibilitzar tots els conductors i als motoristes, per fer-los conscients de la seva vulnerabilitat i demanant a tothom el compliment de la normativa i el respecte mutu.

Dins del Pla de seguretat Viària per a 2008-2012 es fan propostes de noves mesures per reduir l'accidentalitat d'aquests vehicles.

4.8. Atropellaments

Taula 14. Vianants atropellats segons sexe i edat. Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 02-07 %
	N	N	N	N	N	N	%
Sexe							
Home	759	797	787	816	708	708	-6,7
Dona	918	983	889	960	871	836	-8,9
Desconegut	138	51	10	1			
Grup d edat							
0 a 14	191	237	187	230	191	154	-19,4
15 a 17	56	45	50	47	41	43	-23,2
18 a 20	76	66	40	64	65	47	-38,2
21 a 24	107	87	103	98	86	75	-29,9
25 a 44	410	484	410	465	423	415	1,2
45 a 64	418	373	361	391	373	376	-10,0
65 a 74	238	244	211	217	151	173	-27,3
> 74	293	269	294	255	227	236	-19,5
Desconegut	26	26	30	10	22	25	-3,8
Total	1.815	1.831	1.686	1.777	1.579	1.544	-14,9

Taula 15. Vianants atropellats segons gravetat. Barcelona, 2002-2007.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Canvi 05-07 %
	N	N	N	N	N	N	
Ferit lleu	391	393	945	1623	1456	1419	-12,6
Ferit greu	63	47	147	133	101	102	-23,3
Mort	14	17	14	17	13	16	-5,9
Refusa assistència	15	6	6	4	4	4	0,0
Desconegut	1332	1368	574		5	3	

Nota: a partir de l'any 2005 es produeix un canvi en la forma de codificar la gravetat. Es valoren els canvis produïts en relació a l'any 2005, i no es consideren els anys anteriors, ja que a més la gravetat era desconeguda en un elevat nombre de casos.

4.9. Localització de punts i trams de concentració d'accidents

Durant anys s'han buscat aquells punts o interseccions que superen la xifra mitjana de sinistres i víctimes per a poder estudiar-ne els tipus d'accidents i elaborar propostes de millora de l'entorn viari.

Als 6 carrers més representatius de Barcelona es concentra prop d'una quarta part dels sinistres amb víctimes registrats a la ciutat. S'ha de treballar per tant per aconseguir la reducció de la sinistralitat en aquests carrers.

Entre els anys 2005 i 2007, la importància d'aquests 6 carrers ha augmentat en comparació amb el percentatge total. L'any 2005 representaven el 16% del total d'accidents a Barcelona i l'any 2007 un 27%. Només en el passeig de la Zona Franca s'observa una reducció del nombre d'accidents (23,1 %). A la Gran Via de les Corts Catalanes s'ha duplicat el nombre d'accidents i a la Gran Via Carles III la xifra s'ha triplicat.

Taula 16. Accident amb víctimes en les vies principals de la xarxa bàsica 2005-2007

	2005		2006		2007		Canvi 05-07
	N	%	N	%	N	%	%
Gran Via de les Corts Catalanes	275	2,7%	390	4,0%	595	6,1%	+116,4
Carrer Aragó	272	2,7%	353	3,6%	356	3,6%	+30,9
Avinguda Diagonal	465	4,6%	646	6,6%	658	6,7%	+41,5
Carrer Balmes	158	1,6%	221	2,3%	244	2,5%	+54,4
Avinguda Meridiana	188	1,8%	271	2,8%	279	2,9%	+48,4
- Primer cinturó	296	2,9%	382	3,9%	508	5,2%	+71,6
7. Ronda del Mig	26		26		39		+50,0
8. Passeig Zona Franca	52		54		40		-23,1
9. Rambla Badal	21		25		29		+38,1
10. Rambla Brasil	12		13		22		+83,3
11. Gran Via Carles III	14		30		43		+207,1
12. General Mitre	53		70		139		+162,3

13. Travessera de Dalt	39		62		66		+69,2
14. Ronda Guinardó	46		67		67		+45,7
15. Carrer Guinardó	2		1		2		0,0
16. Carrer Ramon Albó	6		11		9		+50,0
17. Carrer Arnau d'Oms	10		18		21		+110,0
18. Carrer Pilferrer	2		2		4		+100,0
19. Avinguda Rio de Janeiro	13		3		27		+107,7
TOTAL accidents als 6 eixos	1.654	16,3%	2.263	23,1%	2.640	27,1%	+59,6
TOTAL accidents a Barcelona	10.168	100%	9.796	100%	9.756	100%	-4,1

Un important avenç en la pacificació de la mobilitat, fora l'ampliació del nombre de zones 30 a la ciutat, milloraria la convivència sobretot pel que fa a la prioritat de vianants.

A totes aquestes vies, els altres vehicles, principalment turismes (després de segregar els vianants, les motocicletes i els ciclomotors), superen el 50% dels mitjans de locomoció implicats.

Taula 17. Mitjans de locomoció implicats en accidents amb víctimes en les vies principals de la xarxa bàsica 2007

	Vianants		Motocicletes		Ciclomotors		Turismes i altres	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Gran Via de les Corts Catalanes	93	7,5	254	20,4	171	13,8	724	58,3
Carrer Aragó	32	4,3	202	26,9	140	18,6	377	50,2
Avinguda Diagonal	80	5,8	363	26,2	186	13,4	754	54,6
Carrer Balmes	26	5,0	134	25,7	95	18,2	267	51,1
Avinguda Meridiana	30	5,2	101	17,4	117	20,2	332	57,2
- Primer cinturó	45	4,3	265	25,4	162	15,6	570	54,7
20. Ronda del Mig	-		23		11		37	
21. Passeig Zona Franca	4		20		12		40	

22. Rambla Badal	8		12		8		31	
23. Rambla Brasil	3		10		10		25	
24. Gran Via Carles III	6		24		13		48	
25. General Mitre	6		70		49		153	
26. Travessera de Dalt	3		42		23		74	
27. Ronda Guinardó	7		35		21		75	
28. Carrer Guinardó	-		1		1		2	
29. Carrer Ramon Albó	1		4		1		13	
30. Carrer Arnau d'Oms	5		8		6		27	
31. Carrer Pilferrer	-		2		2		4	
32. Avinguda Rio de Janeiro	2		14		5		41	
TOTAL accidents als 6 eixos	306	5,5	1.319	23,9	871	15,8	3.024	54,8
TOTAL accidents a Barcelona	1.634	7,9	4.474	21,6	2.846	13,7	11.779	56,8

Per tant, en primer lloc cal dur a terme una ferma actuació envers els conductors dels turismes, i en segon lloc envers els conductors de motociclistes o ciclomotors, ja que aquests mitjans de transport representen una tercera part del total de mitjans implicats.

Els dos carrers bàsics amb major implicació relativa de vianants en els sinistres són la Gran Via dels Corts Catalanes i l'Avinguda Diagonal, vies que també disposen de calçades laterals en parts del seu traçat i que, per tant, impliquen més encreuaments de calçada que la resta de vies principals, podria ser que una part dels vianants utilitzen el passeig i no la vorera.

La xifra de vianants implicats en accidents en aquests 6 vies ha augmentat entre els anys 2005 i 2007 (207, 298, 306 respectivament) mentre que el nombre d'atropellaments ha disminuït en general a la ciutat, des de 1.710 fins a 1.492.

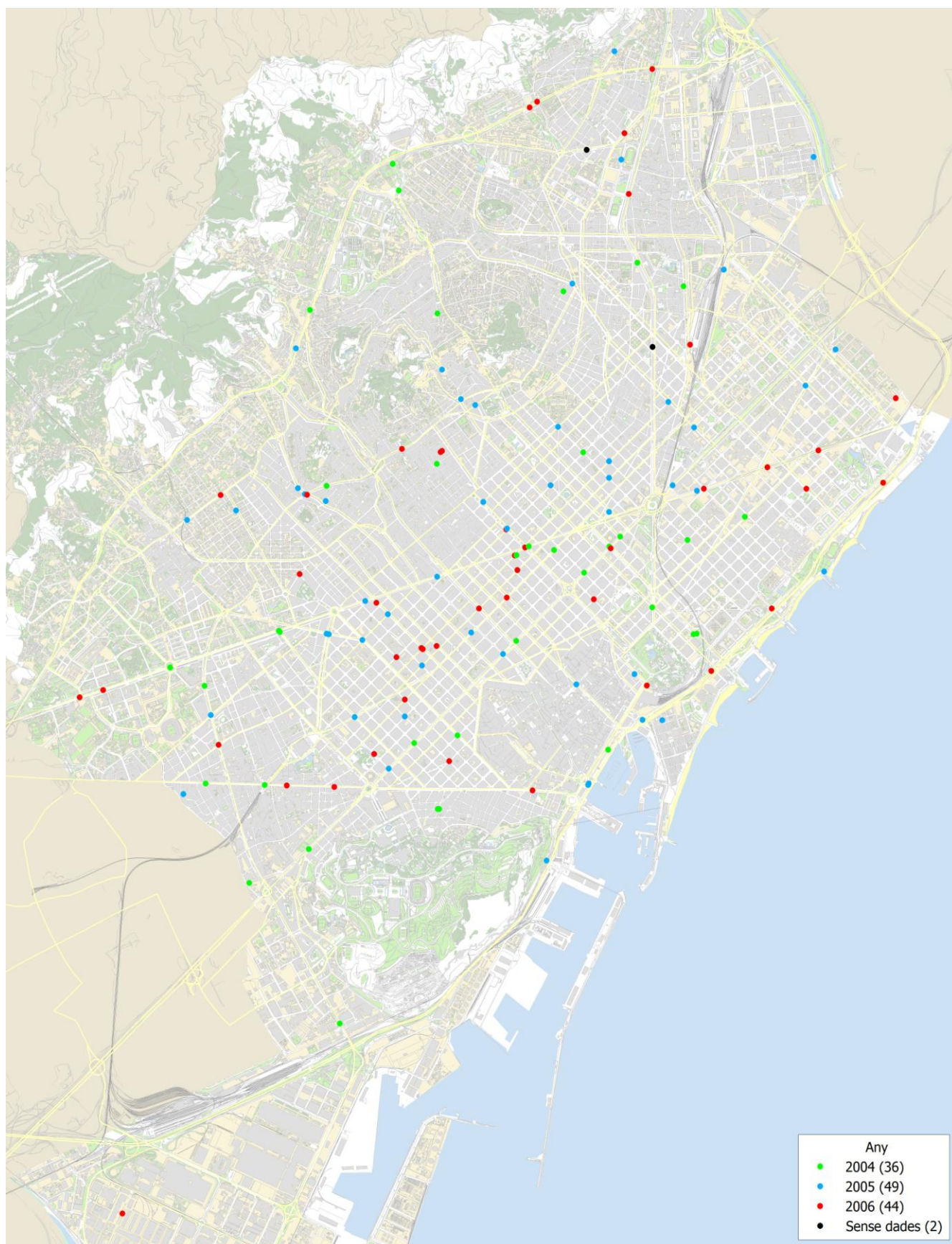
És en els carrers principals on es té més en compte la regulació amb semàfor, on també s'inclou les ones verdes pels conductors tot i que es produeix una situació especial de comportament que fa que el gruix de conductors arrossegui els últims a passar en groc intermitent o vermell. Estudis anteriors dels punts de concentració de sinistres han indicat

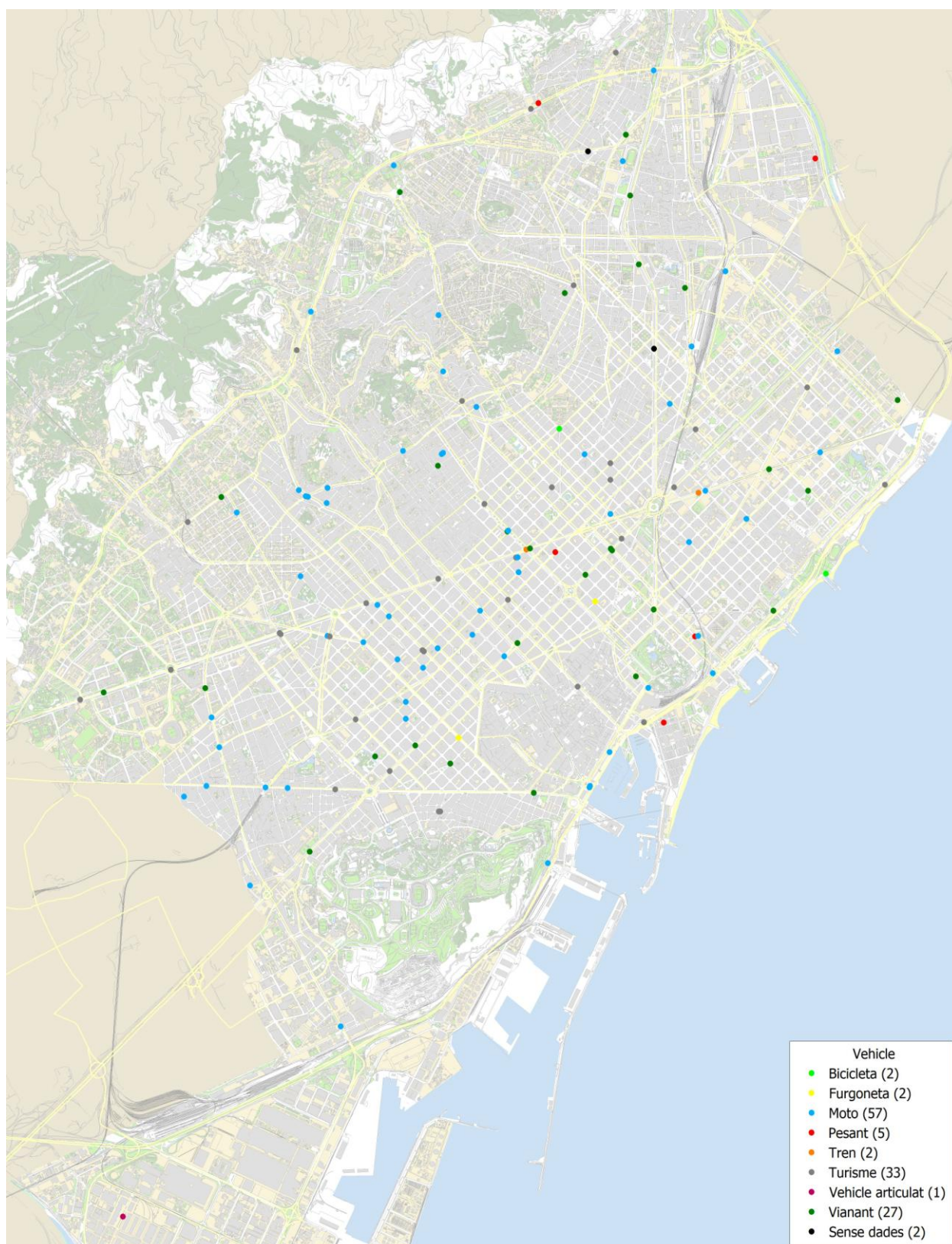
l'existència d'una tendència a passar en vermell als carrers principals (tendència que disminueix als carrers secundaris).

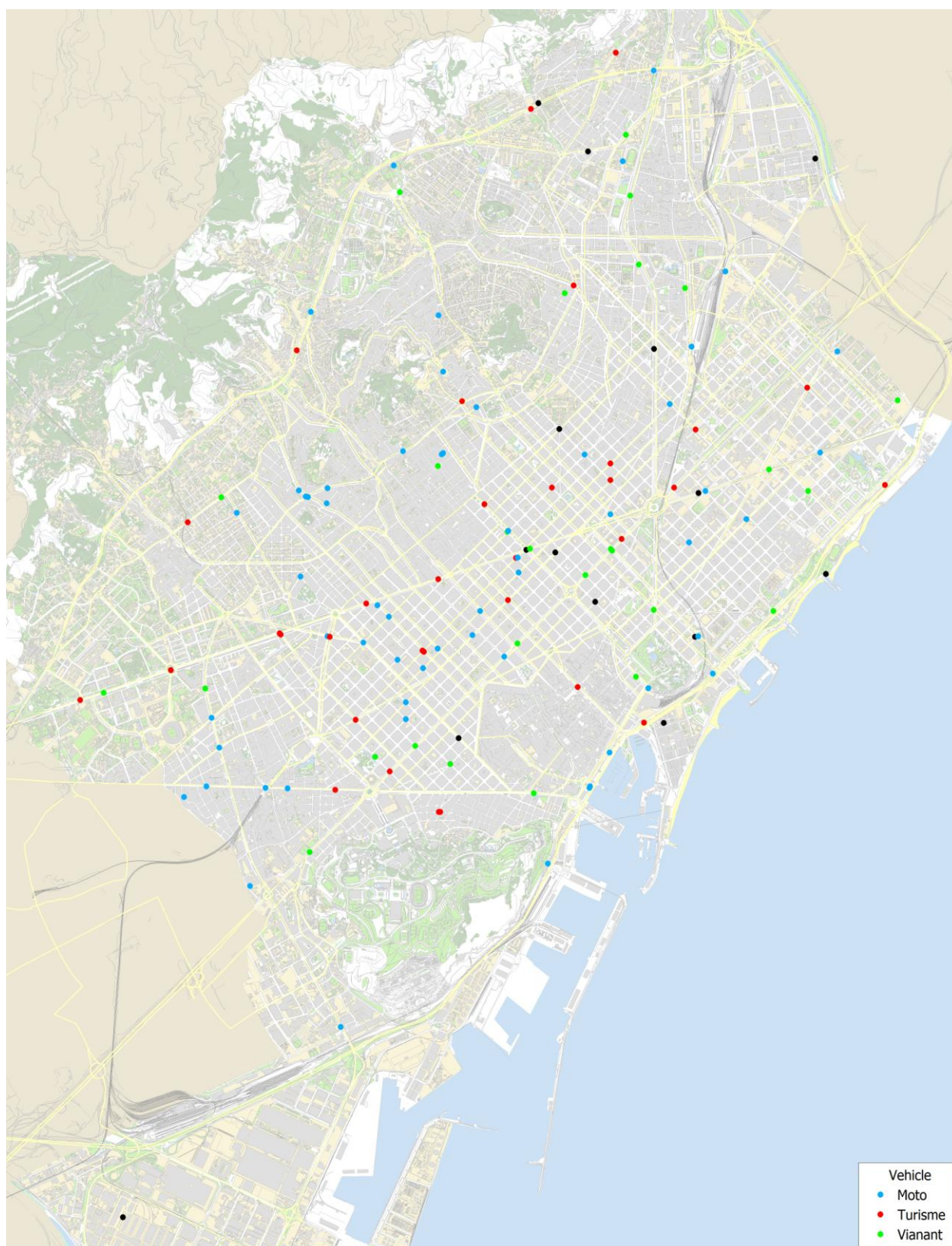
El pla de seguretat viària pot incloure el compromís de realització d'un estudi detallat.

El primer dels gràfics següents mostra la localització dels accidents mortals per als anys 2005, 2006 i 2007. Els únics punts on s'observa una certa coincidència són els entorns de l'avinguda Diagonal amb el passeig de Sant Joan, i al carrer de Balmes amb ronda General Mitre.

El gràfic següent indica el lloc dels accidents mortals per tipus de locomoció. És especialment rellevant en el cas dels accidents mortals de motocicletes. Quant als accidents mortals amb implicació de turismes destaca l'avinguda Diagonal, on s'observen accidents en gran part de les interseccions importants. Els atropellaments mortals es concentren, en part, a la Gran Via de les Corts Catalanes.







4.9. Estat actual

Des de l'any 2000 fins a 2007 s'ha registrat una reducció del nombre total de víctimes propera al 7%. Aquesta, és una evolució positiva, però, no compleix amb l'objectiu de reduir la xifra de víctimes en un 45 % entre 2003 i 2010.

Analitzant les dades en deteniment i establint una comparació amb l'objectiu fixat del Pla anterior es pot afirmar que la xifra de víctimes relacionades amb turismes és positiva, és a dir, que el nombre de víctimes en aquest mitjà de transport a 2007 és lleugerament inferior a la xifra objectiva.

També evoluciona de forma positiva la xifra de víctimes entre vianants i motoristes tot i que no segueix del tot la corba fixada per a l'objectiu el 2010. Fóra recomanable reforçar encara més les actuacions que promoguin la conscienciació d'aquests usuaris envers un comportament en termes de mobilitat i seguretat viària més segur.

Pel que fa a la situació respecte a l'accidentalitat de ciclistes, en part degut al important nombre d'usuaris d'aquest mode de desplaçament que s'han incorporat a circulació de la ciutat, s'observa un augment de l'accidentalitat, cal, per tant, fer un seguiment continuat d'aquestes incidències i plantejar-se la realització de campanyes que fomentin la mobilitat segura en bicicleta. Aquesta actuació podrà incidir sobre els conductors de bicicleta y també sobre la resta d'usuaris de la via pública.

Les motocicletes suposen una situació i problemàtica específica perquè es detecta un augment significatiu de víctimes entre aquest col·lectiu. L'accidentalitat d'aquest mode de desplaçaments sembla ser una de les causes que ha fet desviar l'objectiu fixat per a 2010.

Una velocitat menor de circulació i sobretot un major ús dels sistemes de retenció per a conductors i passatgers dels turismes, pot tenir un efecte molt positiu en la xifra de víctimes produïdes en accidents de turismes. Aquesta situació és diferent per als usuaris més febles i desprotegits (vianants i dues rodes).

Així doncs, cal realitzar una important tasca de vigilància i sensibilització ciutadana per tal de protegir els usuaris més febles, vianants i usuaris de moto i bicicleta.

Tot i que la xifra de víctimes tendeix a augmentar o disminuir segons el tipus d'usuari, s'ha de tenir en compte que els turismes estan implicats en la majoria dels sinistres amb víctimes de la ciutat.

Caldria aprofundir en l'estudi dels sinistres amb víctimes on hi ha implicat més d'un mode de transport per tal de conèixer més detallant la totalitat de causes que poden haver motivat el sinistre i definir mesures o propostes de millora que disminueixin el risc d'accident.

A tall de síntesi dels aspectes apuntats es pot dir:

- La mobilitat urbana és d'una important diversitat i gran complexitat.
- No tothom és conscient que a ciutat, no es pot córrer, és més fàcil distreure's, s'hi troben: més indicacions, més senyalització, major nombre d'elements de mobiliari urbà, els vianants et poden sorprendre, ...
- Per tant, la conducció a ciutat es fa més difícil, es requereix circular amb major atenció, cal anar encara més en compte.
- La publicitat, les campanyes, han estat explicitat que l'ús del casc, del cinturó o tot els elements de seguretat recomanats són imprescindibles a zona urbana, de fet són tant o més necessaris que en carretera.
- No tots els reglaments i les normatives estan pensats específicament per a les necessitats de la mobilitat urbana.
- En diversos llocs de la ciutat s'ha esta treballant per a la pacificació o el calmat del trànsit, però tots hem de ser conscients de que: "a poc a poc és millor per a tothom" (aquest és l'eslògan pacificació del trànsit , Zones 30).
- Hem de ser capaços de sensibilitzar als ciutadans de que "la seguretat viària no és accidental" (eslògan Nacions Unides, Setmana de la Seguretat Viària).
- Encara que l'índex d'accidentalitat general decreix, s'observa que des del darrer trimestre del 2004, s'ha vist incrementar la implicació de les motocicletes en els accidents de trànsit, cal doncs seguir treballant en el control i prevenció.

Caldria continuar treballant i estudiar profunditat les dades, causes i característiques per conèixer millor on, com i per què s'accidenten, quin són els vehicles implicats, esbrinar els principals factors que han intervingut en els accidents i si les responsabilitats han estat individuals o compartides.

Amb aquests dades, coneixerem millor les causes, el tipus d'accidents, els comportaments dels conductors i/o vianants i ens permetrà plantejar uns objectius i accions que ajudin a reduir la sinistralitat i millorar la seguretat viària de tots els modes de desplaçament a la nostra ciutat: en cotxe, a peu, en moto...

4.10. Tendències

El canvi de tendència experimentat a l'accidentalitat s'observa a les dades del quadre adjunt, ja que el no assoliment dels objectius establerts per al 2007, podria explicar-se en part amb les xifres que exclouen l'accidentalitat on s'han vist implicades les motocicletes.

Evolució dels accidents de trànsit a Barcelona (anys 2000-2006):

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2010	2000/ 2010
Accidents	12.916	11.981	11.432	11.137	10.695	11.196	10.875	11.013	9.851	-23,72%
Morts	54	59	35	46	42	49	48	45	40	-24,13%
Accidents (sense motos)			5.237	4.526	4.101	4.781	4.73	4.88	3.877	
Morts (sense motos)			17	21	15	21	15	13	11	

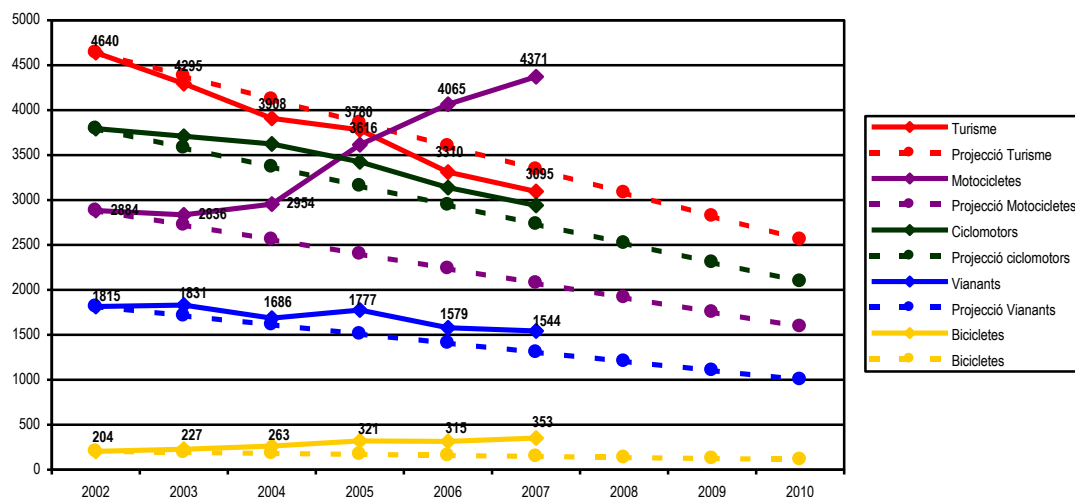
Cal tenir en compte també, altres factors que poden haver influït en el canvi de tendència esperada, com són els increments de població i de mobilitat

Increment de	2000	2006	increment
Població	1.496.266	1.605.602	7,3%
Mobilitat	3.953.322(*)	4.749.993	20,2%

(*)2003

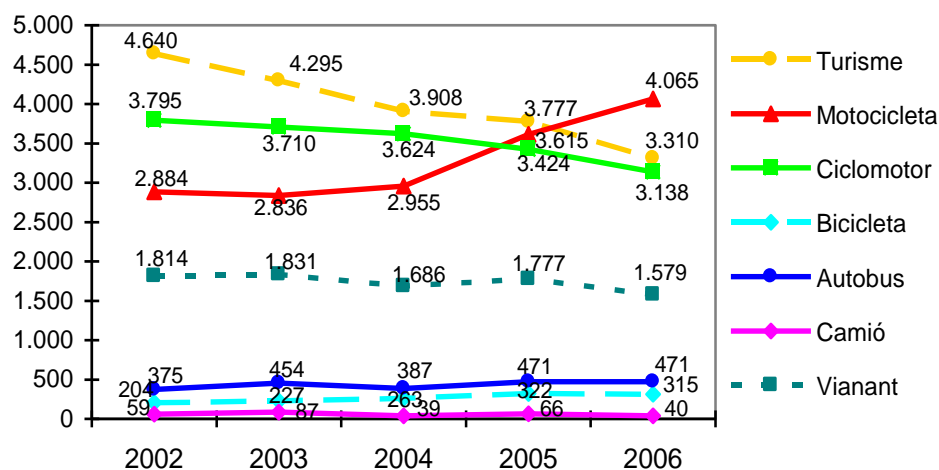
Amb tot, les dades mostren les següents evolucions:

Evolució nombre de víctimes segons vehicle en el que circulava i projecció de reducció del 45% al 2010



Font: Agència de Salut Pública de Barcelona

Nombre de víctimes per accident de trànsit segons tipus d'usuari. Barcelona 2002 – 2007



Font: Agència de Salut Pública de Barcelona

En aquest context, cal tenir present les noves mesures aparegudes, com són:

- Implantació del Carnet per punts
- Modificacions en el codi penal
- Reducció de velocitat a 80Km/h derivada de la Declaració de Zona de Protecció Especial de l'Àmbit Atmosfèric
- Instal·lació de noves unitats de radar
- Incorporació del Drogotest per a detectar restes de consum de drogues en la conducció.

Aquestes mesures, s'han dissenyat tenint en compte majoritàriament l'àmbit interurbà. En aquests punt caldria recuperar la demanda que es va fer en el marc del XIV Fòrum de Seguretat Viària, març de 2007, on en nom de totes les ciutats participants es va demanar al Director de la DGT que intercedís per tal de que les ciutats tinguin una legislació pensada per a facilitar la gestió urbana.

Aquests antecedents, més l'experiència que sobre accidentalitat té la ciutat, són premisses que s'han tingut en compte a l'hora de proposar les línies estratègiques del tercer pla de seguretat viària per als propers 4 anys, el qual haurà de comptar amb totes les dades i treballar per reorientar la situació actual.

5. Escenari model: Objectius

L'Escenari model ve caracteritzat per:

UE	2000-10	Reducció 50% dels accidents
DGT	2005-08	Reducció 40% dels accidents
SCT	2008-10	Reducció de la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 50% de les víctimes mortals que es van enregistrar a l'any 2000
BCN	2003-10	Reducció 45% de les víctimes per accidents de trànsit + visió zero accidents mortals

Així com pels 4 eixos marcats pel PMU : Mobilitat Segura, Sostenible, Equitativa i Eficient.

Per al nou pla, es proposa el lema:

“LA SEGURETAT VIÀRIA A BARCELONA, UNA RESPONSABILITAT COMPARTIDA”

OBJECTIUS:

- Reduir l'accidentalitat viària i vetllar per la seguretat dels usuaris de tots els modes de desplaçaments.
 - Els municipis de Catalunya es proposen reduir l'accidentalitat en un 25% en el període 2008-2010)
- Reduir el nombre i la gravetat dels accidents, incidint en la conducció segura de les motos, ciclomotors i bicicletes.
- Augmentar la seguretat i protecció dels col·lectius més vulnerables: vianants, infants i gent gran i potenciar l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda.

- Potenciar el suport a les víctimes i familiars dels accidentats de trànsit: incorporant la derivació cap a l'assistència social de víctimes i familiars d'accidentats de trànsit.
- Pacificar la mobilitat, amb l'objectiu de donar prioritat als més vulnerables, vianants, ciclistes, cal aconseguir una bona convivència de tots els modes de desplaçaments urbans, fomentant l'ús dels més sostenibles: i prioritant el transport públic, a peu i en bici.
- Reforçar el principi d'autoritat democràtica i el compliment de la normativa, per una millor gestió del trànsit, seguretat viària i de servei a la ciutadania.
- Aconseguir una millor qualitat de l'aire.
- Constituir-se com referent europeu i nacional en l'estudi de l'accidentalitat, identificant els factors de risc i posar en funcionament una bateria de mesures i/o bones pràctiques per combatre i reduir l'accidentalitat.
- Sensibilitzar, informar i comunicar la ciutadania, tots formem part de la mateixa escala de fragilitat, segons el moment som: vianants, conductors, ciclistes, motoristes...
- Elaboració de criteris de seguretat viària per tenir en compte en els projectes d'urbanització i d'infraestructures, incorporant les auditories de seguretat viària en els nous projectes urbans
- Tothom, conductors i vianants, hem d'aprendre a compartir l'espai públic de manera cívica i respectuosa

6. Propostes i àmbits d'actuació.

El SCT treballa el seu Pla de seguretat viària 2008-2010 des de 3 grans línies mestres d'actuació: : Lluita contra la velocitat excessiva o inadequada, Cooperació amb els ajuntaments i les autoritats locals en matèria de seguretat viària i combinació de criteris de tipus ambiental amb d'altres polítiques en l'àmbit de la seguretat viària i la mobilitat.

Per als propers anys, la DGT proposa desenvolupar el pla local de seguretat viària partint de 10 àmbits d'actuació.

L'Ajuntament de Barcelona, a l'hora de fer la proposta d'actuacions per al Pla de seguretat viària 2008-2012, ha tingut en compte les pautes tant de la DGT com del SCT. Així a continuació es descriuen les propostes d'actuació per tal de fer front a l'accidentalitat i millorar la seguretat viària de la ciutat.

6.1 Àmbits i Propostes d'actuació

1/ Disseny de l'espai públic i senyalització

Repartir de forma equitativa l'espai viari i millorar el disseny dels carrers i la senyalització per garantir la convivència de tots els sistemes de desplaçament

1.1. Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit

1.2. Definir l'espai viari i el disseny dels carrers per afavorir la convivència urbana de tots els modes de desplaçament

1.3. Millorar la senyalització vertical i horitzontal

1.4. Revisar i reforçar de la senyalització als entorns dels centres educatius

2/ Trànsit i convivència dels diferents modes de transport urbà

Pacificar el trànsit i fomentar els modes de transport i sistemes desplaçament més sostenibles

2.1. Continuar amb el Pla de pacificació progressiva del trànsit a la ciutat : Zones 30

3/ L'accidentalitat dels vehicles 2rm

Reduir el nombre i la gravetat de les conseqüències dels accidents de v2rm : moto i ciclomotor

3.1. Definir accions i bones pràctiques per reduir l'accidentalitat dels v2rm.

3.2. Constituir-se en referent europeu en la investigació i llançament de bones pràctiques per combatre l'accidentalitat dels vehicles de dues rodes motoritzats

4/ La mobilitat dels col·lectius més vulnerables

Augmentar la protecció : de vianants, infants i gent gran, ciclistes i persones de mobilitat reduïda

4.1 Dissenyar campanyes específiques per a cada col·lectiu

4.2. Potenciar la conducció segura de la bicicleta

4.3. Fomentar l'Educació viària infantil

4.4. Educació viària per a adults

4.5 Fomentar la seguretat a l'entorn escolar

4.6 Compromís d'especial atenció als punts d'encreuament entre usuaris motoritzats i no motoritzats

5/ La vigilància i control de les infraccions viàries i les seves causes

Actuar sobre la vigilància i control de la indisciplina viària i les infraccions

5.1. Es fan consideracions i propostes de tipus legislatius

5.2. Disciplina viària

6/ L'atenció a les víctimes i familiars d'accidents de trànsit

Millorar l'eficàcia del sistema policial i sanitari d'atenció i salvament als afectats d'accident de trànsit i considerar la seguretat viària urbana com un tema de salut pública.

7/ Estudi de la mobilitat i l'accidentalitat viària urbana

Implantar sistemes de monitorització per a la millora de la recollida i anàlisi de la informació sobre mobilitat i accidentalitat viària urbana.

7.1. Convenis de col·laboració.

7.2. Realització d'Estudis i anàlisi de dades.

7.3. Optimitzar el Programa informàtic d'explotació de dades de la Unitat d'Accidents de la GUB.

7.4. Estudi i anàlisi de dades sobre l'accidentalitat de les motos i bicicletes.

7.5. Estudiar en detall els accidents greus i mortals : analitzar les causes, els tipus de vehicles implicats, les responsabilitats...

7.6. Continuar amb el Pla de millora del Programa de zones de concentració d'accidents o punts de risc.

7.7. Estudi i anàlisi de les característiques, causes i tipologia d'accident i propostes de resolució fetes en els punts de risc que es reiteren.

7.8 Estudi de la peculiaritat de les vies bàsiques amb major nombre de sinistres.

8/ Formació i informació sobre seguretat viària urbana

Promoure la formació i informació dels ciutadans per introduir valors de seguretat viària en tots els àmbits de la societat.

8.1. Continuar i potenciar la celebració d'espais de reflexió i recerca de bones pràctiques en matèria de seguretat viària urbana.

8.2. Difondre la cultura de la seguretat viària.

8.3. Fomentar la formació de Professionals de la conducció i transport de mercaderies.

8.4. Publicitat i mitjans de comunicació.

8.5. Educació per a la mobilitat als entorns escolars. Pràctica d'educació viària.

8.6. Educació viària adreçada als adults.

9/ Coordinació i col·laboració entre administracions

Impulsar la coordinació i col·laboració amb institucions i organismes supramunicipals competents.

9.1. Col·laboració amb institucions.

9.2. Participació en actes de difusió.

10/ Participació social sobre la seguretat viària urbana

10.1. Fomentar la participació social i el debat ciutadà sobre mobilitat local i seguretat viària urbana impulsar pactes socials.

10.2. Dinamitzar la reflexió i el treball sobre mobilitat i seguretat viària en el marc del Pacte per la Mobilitat i el Fòrum de Seguretat viària

10.3. Accions de difusió.

6.3. Fitxes

6.4. Matriu d'Haddon

Factors que intervenen sobre la seguretat viària (matriu d'Haddon)

L'anàlisi a través d'aquesta estructura permet que l'estudi dels accidents no se centri només en les causes, sinó sobretot en les estratègies i recursos per reduir l'accidentalitat i lesivitat i per tant possibilita el control dels seus efectes

Fases	Sobre factors personals	Factor relacionats amb els vehicles	Factors relacionats amb infraestructures	Factors legislatius i socioeconòmics
Pre-accident Prevenió a l'accidentalitat	Seguretat en el transport urbà Vigilància i autoritat Educació i formació Informació i comunicació <ul style="list-style-type: none"> Fomentar els desplaçaments a peu a peu, en transport públic i l'ús segur de la bicicleta Informar i sensibilitzar la ciutadania sobre les causes accidents i la seguretat viària i la necessitat de pacificar trànsit Implementar noves formules d'educació i formació en seguretat viària Fer complir la normativa i exercir major control policial sobre us casc, cinturó i sistemes retenció infantil. Reforçar l'autoritat policial. Fomentar la bona convivència de tots els modes de desplaçament Fomentar l'ús segur de la bici Reiterar campanyes informatives adreçades especialment als conductors de v2rodes motoritzats i de bici Incorporar la seguretat viària com un tema de salut laboral, informació a empreses, comitès, col·lectius professionals sobretot conductors de moto Dinamitzar l'educació per a la mobilitat en els entorns educatius, en coordinació amb GUB i IMEB Potenciar l'educació per a la mobilitat de tots els alumnes dels centres educatius públics i privats, en coordinació amb GUB i IMEB Dinamitzar els camins escolars existents i vetllar pel seu manteniment Actualització de publicacions del Pacte sobre mobilitat escolar en coordinació amb IMEB Establir línies treball per adaptar PMSV 2008-2012 al pla local de la totalitat de municipis de Catalunya, en el marc conveni amb SCT Crear Comissió de treball per debatre amb tots els municipis catalans els problemes i solucions en matèria de seguretat viària urbana , amb SCT Promoure programes especials de formació en seguretat viària per als col·lectius professionals que utilitzen moto Promoure la realització de cursos voluntaris i gratuïts adreçats als conductor novells de moto –permís B, moto 125cc) Elaborar manual amb criteris de seguretat viària per a aplicar en els nous projectes urbans de seguretat viària 	Vehicles més segurs <ul style="list-style-type: none"> e-SUM , proposta i prova pilot de mesures a favor reducció accidents v2rm E-call als vehicles , especialment a les motos 	Infraestructures i gestió trànsit <ul style="list-style-type: none"> Afavorir la mobilitat dels col·lectius més vulnerables Ampliar nombre de carrils segregats i segurs de bus i bici Oferir Transport públic segur i sostenible: Bus Ampliar la superfície de zona per a vianants i persones amb mobilitat reduïda Pacificar el trànsit, ampliar nombre Zones 30 en al xarxa viària no bàsica de la ciutat Gestió de la mobilitat en funció major seguretat viària Millorar la xarxa viària Impulsar proves pilot de disseny viària i senyalització per millorar la seguretat viària dels motoristes Aplicació i seguiment del Pla actuació derivat de la declaració de zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric Fomentar la incorporació segura de la bici en calçada Connexió carrils bici amb municipis colindants Impulsar mesures de restricció circulació per ciutat dels vehicles pesants Previsió i instal·lació de senyals lluminosos en els centres educatius que inicien procés camí escolar Revisar i millorar localització senyalització horitzontal i vertical Augment del nombre de cameres i radars i del sistema de control a través visió artificial Elaborar manual amb criteris de seguretat viària per a aplicar en els nous projectes urbans de seguretat viària 	Vigilància y autoritat Seguretat en transport urbà Informació i comunicació Accions transversals Lideratge municipal Coordinació agents implicats <ul style="list-style-type: none"> Constituir-se en referent europeu en investigació i bones pràctiques en matèria de reducció de l'accidentalitat dels v2rmotoritzats en zona urbana Fomentar els espais de debat i reflexió i recerca de bones pràctiques per introduir valors de seguretat viària entre la ciutadania Fomentar la formació dels professionals de la conducció i transport de mercaderies Fomentar els espais de debat, reflexió i bones pràctiques en matèria de seguretat viària urbana: Fòrum, Premis MA Jiménez, Dinamitzar la reflexió i treball sobre seguretat viària en el marc del Pacte per la Mobilitat, Cicle conferències Pacte Fomentar totes les bicis amb assegurança Millorar la coordinació i col·laboració entre administracions SCT, ASP, DGT Elaborar manual amb criteris de seguretat viària per a aplicar en els nous projectes urbans de seguretat viària Participació en seminaris i grups de treball nacionals i internacionals Continuar participant en els grups de treball i comissions de la DGT, SCT , IMPACTS ...
Accident Reducció de la gravetat de les lesions	Vigilància i autoritat <ul style="list-style-type: none"> Millorar la rapidesa i qualitat en l'atenció als lesionats (atenció sanitària, social i jurídica) 	Vehicles més segurs <ul style="list-style-type: none"> Estudi i investigació sobre els accidents i la resposta dels components dels vehicles implicats Impuls establiment convenis amb APPLUS, IDIADA, BIA, ASPde Barcelona 	Infraestructura i gestió trànsit	Vigilància y Autoritat <ul style="list-style-type: none"> Millorar la coordinació entre administracions i víctimes i familiars d'accidentats Fomentar que les entitats víctimes d'accidents de trànsit incrementin les seves intervencions en els mitjans comunicació a favor tractament rigorós de les notícies accidents trànsit
Post-accident Reducció de la mortalitat i discapacitats	Atenció i auxili a les víctimes <ul style="list-style-type: none"> Estudiar en detall els accidents greus i mortals amb implicació de vianants, motoristes i ciclistes Informar ciutadania sobre causes accidentalitat: rodes premsa, web, campanyes... Potenciar el suport a les víctimes i familiars dels accidentats Enquestar a peu de carrer a motoristes, mostra representativa Entrevistar a col·lectius de motoristes, cal conèixer que volen , que troben be o no del que fa l'administració, com col·laborar per reduir l'accidentalitat de les motos? 	Vehicles més segurs <ul style="list-style-type: none"> Investigació i reconstrucció accidents Fomentar el compromís per a la millora de la seguretat viària entre els operadors i agents implicats: fabricants vehicles, publicistes... 	Infraestructura i gestió trànsit <ul style="list-style-type: none"> Revisar l'entorn del lloc accidents, sobretot en els punts de risc reiteratius. senyalització... Catalogar elements urbanístics i de mobiliari urbà perillosos . planificar l'eliminació i substitucions d'aquests elements Estudi i catalogació de les propostes de resolució aplicades en els punts de risc 	Atenció i auxili a les víctimes, familiars i persones de mobilitat reduïda Informació i comunicació Recollida i anàlisi de dades accidents <ul style="list-style-type: none"> Fomentar l'exercici d'actuació civil per part associacions de víctimes i familiars contra empreses que fomentin les pràctiques de risc Analitzar les dades i les causes d'accidentalitat, per definir mesures o bones pràctiques per millorar els hàbits i les practiques de risc de conductors i vianants Aplicar normativa i control policial Consultar les entitats vinculades als accidentats per millorar atenció a les víctimes

7. Seguiment i avaluació: Definició d'indicadors i assignació de valors actuals i objectiu (2012)

			2000	2006	2012	
INDICADORS DE MOBILITAT SEGURA						
1	Longitud de la xarxa viària	km		1281	1300	SCT
2	Pacificació del trànsit	% de carrers amb límit 30km/h o menys respecte el total del viari	50%	53%	56%	SCT
3	Carrers amb voreres d'amplada inferior a 1m	longitud dels carrers amb voreres d'amplada inferior a 1m respecte longitud total de la xarxa		44510	40000	SCT
4	Interseccions semaforitzades	nombre d'interseccions semaforitzades respecte el total d'interseccions	1398	1621	1750	SCT
5	Rotondes	Nombre de rotondes respecte el total d'interseccions no semaforitzades			1%	SCT
6	Agents de policia/10.000 habitants		16	16	16	SCT
7	Controls alcoholèmia/1.000 habitants		10	50	70	SCT
8	Controls de velocitat/1.000 habitants		no hi ha dades	182	200	SCT
9	Denúncies per infraccions en moviment (s/total denúncies)		134495	202472	210000	SCT
10	Recaptació de sancions (s/total sancions imposades)				90%	SCT
11	Accidents amb víctimes/1.000 habitants		8	6	3	SCT
12	Accidents amb víctimes / veh*km	Nombre d'accidents amb víctimes/milió de veh*km	881	836	627	DNM
14	Accidents amb víctimes vianants i ciclistes	Nombre d'accidents amb víctimes vianants i ciclistes	1757	1947	1558	
15	Accidents amb víctimes ciclistes	Nombre d'accidents amb víctimes ciclistes	no hi ha dades	386	350	
16	Accidents amb víctimes amb V2RM		6308*	6748	6500	
17	Morts en accidents de trànsit	Nombre de víctimes mortals/any	54	49	36	DNM
18	Morts en accident de trànsit/10.000 habitants		0,24*	0,028	0,020	SCT
19	Morts en accident de trànsit/veh*km		0,24*	0,340	0,030	
21	Atropellats/10000 habitants		11	9	7	SCT
22	S'han dut a terme campanyes de prevenció?		si	si		SCT
23	S'han dut a terme accions d'educació i formació viària?		si	si		SCT
24	Nombre de PCA tractats per millorar la seguretat viària/any					SCT
25	Nombre de TCA tractats per millorar la seguretat viària/any					SCT
26	Velocitat de circulació dels vehicles privats (automòbils)					